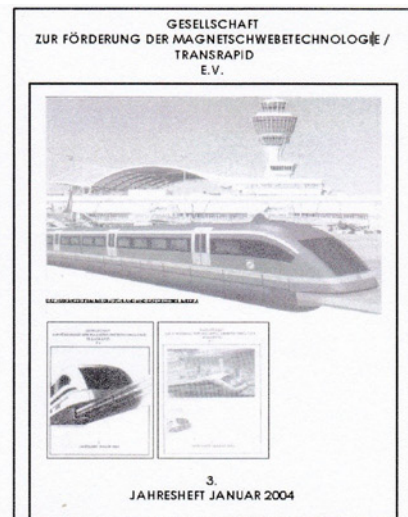
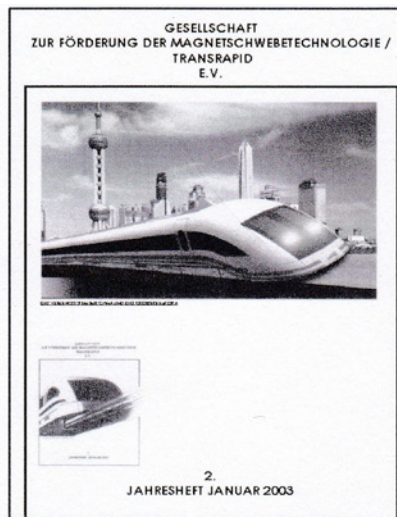
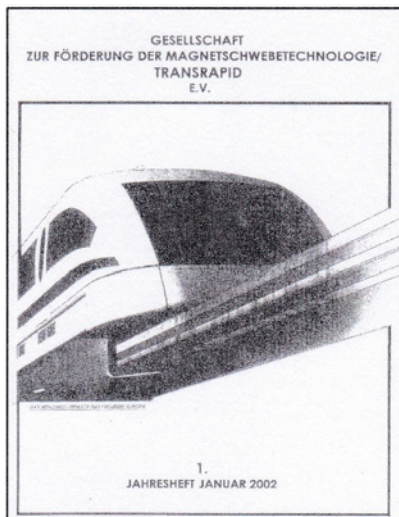


GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBETECHNOLOGIE / TRANSRAPID E.V.



4. JAHRESHEFT JANUAR 2005

Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

Inhaltsverzeichnis:

Inhaltsverzeichnis	Seite 1
Vorwort des 1. Vorsitzenden	Seite 2-4
Vorstandssitzungen / Hauptversammlungen / Wahlen	Seite 5-6
Rechenschaftsbericht	Seite 7-10
Wußte Herr M. etwas?	Seite 11-12
Arbeit mit der Presse und Presseabteilungen	Seite 13-31
4. Transrapid-Fachtagung	Seite 32-36
Arbeit mit der Presse und Presseabteilungen II	Seite 37-41
Wahlprüfsteine	Seite 42-48
Vor 25 Jahren: Weltweit erster Personentransport mit einer Magnetbahn	Seite 49-50
HDTV und Magnetschwebetechnologie	Seite 51-52
Allgemeine technische Informationen zum Transrapid	Seite 53-54
Anmerkungen zum Zeitgeist	Seite 55
Lathen-Exkursion	Seite 56-57
Ereignisse	Seite 58-61
Glosse der Redaktion	Seite 62
Aufnahmeantrag	Seite 63
GFM-Bilderbogen	Seite 65
Video-CD	Rückseite

Titelbild: Der TR 08 auf der Versuchsstrecke in Lathen/Emsland anlässlich des Besuchs der CDU-Ortsgruppe Harburg / Foto Hans-Jürgen Rindfleisch, Blattgestaltung cand. Dipl.-Ing. Friedmar C. Rumpel

Impressum:

Herausgeber:

Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.
Friedrich Wilhelm Merck, 21 217 Seevetal, Schlesierweg 14, Vorsitzender

Verantwortlich i.S.d.P.:

Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel, D 21245 Tostedt, Am Toberbusch 19, Stellvertretender Vorsitzender

Danksagung:

Vielen Dank gilt allen die sich daran beteiligt haben, wiederum ein Jahreshaft zu schaffen, besonders aber auch denen, die bei der nicht unerheblichen Redaktionsarbeit mit angefaßt haben, Dietrich Schmidt, Michael Dittmer, Jörg Lindemann und Friedrun A. Rumpel, die den Mäildienst erledigte.

Und für alle, die das Ziel nicht aus den Augen verlieren möchten, nochmals das Motto von Bernd Otto Mütze: Wulf, sagte er, wir bringen das Ding zum Laufen, das weißt du doch!



Umweltbewußt in die Zukunft

Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck Schlesierweg 14 21217 Seevetal

+ 04105 4555 e-Mail: Friedrich_Wilhelm_Merck@t-online.de

<http://www.pro-transrapid.de/> und <http://transrapid.gmxhome.de>

Sitz: Hamburg · Eingetragen beim Amtsgericht Hamburg unter 69 VR 16646

Seevetal, den 24. Januar 2005

Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie
(Transrapid) e.V. · Schlesierweg 14 · D-21217 Seevetal

Gemeinnütziger Verein

Olympische Leistung, die Völker verbindet

Von Friedrich Wilhelm Merck

Nach langen Jahren der Vorbereitung kommen wir jetzt von der Phase der Erörterung in die Phase der Realisierung. Letztes Jahr hieß es an dieser Stelle: „Leistung für Olympia 2012“. Wie wir wissen, bewirkte der Verzicht auf die Darstellung der durch die Magnetschnellbahn verfügbarer Möglichkeiten in den offiziellen Bewerbungsdokumenten, daß die deutsche Olympiabewerbung mit Leipzig und Rostock-Warnemünde als Austragungsorten nicht den Auswahlkriterien des Internationalen Olympischen Comitees [IOC] gerecht werden konnte und deshalb in der Vorrunde steckenblieb. So bleibt der Einsatz für den Bau der Magnetschnellbahn in Deutschland weiterhin eine Disziplin zur Erlangung der Olympiaqualifikation für unser Land - sei es auf dem Sportfeld, sei es im internationalen wirtschaftlichen Wettbewerb.

Im Oktober 2004 mußten führende europäische Bahnunternehmen feststellen, daß die europäische Harmonisierung der Eisenbahnsysteme im Hochgeschwindigkeitsbereich gescheitert sei, weil ca. 500 Positionen dort im Rad-Schiene-Verkehr nicht EU-weit kompatibel gestaltet werden könnten.

Ob Goldener Spatenstich im Norden, ob Grundsteinlegung für ein europäisches Netz des spurgeführten terrestrischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs [HGV] - für die Realisierung dieses von der Europäischen Union beschlossenen Netzes steht ab Oktober 2004 nur noch die Magnetschnellbahn europaweit zu Diensten. Die Rad-Schiene-Konkurrenz hat sich im Herbst 2004 aus diesem Wettbewerb verabschiedet. Der HGV-Etat ist schon in die mittelfristige Finanzplanung der Europäischen Union bis Mitte des kommenden Jahrzehnts eingestellt.

Es bedarf jetzt unser aller gemeinsamer Anstrengung, das für die Entwicklung der europäischer Regionen unentbehrliche HGV-Netz mit der Magnetschnellbahn zu verwirklichen.

Strategiewechsel in der Raumentwicklung durch die Magnetschnellbahn

Die EU verfügt derzeit über einen einzigen wirtschaftlichen Kernraum. Die Schaffung eines weiteren Kernraums dient der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft Europas.

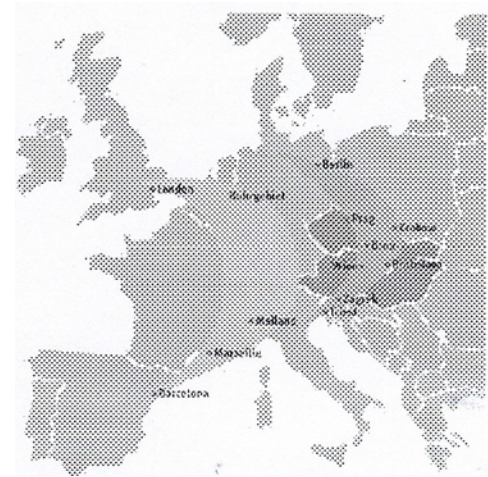
Der Freistaat Bayern verbindet die Mitte des westeuropäischen Wirtschaftsraumes mit dem Zentrum der Europa-Region Mitte.

Die Freie und Hansestadt Hamburg unterhält den zweitgrößten Seehafenkomplex an der Westseite des Eurasischen Kontinents. Die jährlichen Steigerungsraten beim Ostverkehr liegen im zweistelligen Prozentbereich (45 % von 2000 auf 2001).

Die Magnetschnellbahn bedient den Güterexpress- und Personenverkehr im flughnahen Bereich des Hochgeschwindigkeitssektors. Sie ermöglicht damit auf der Eisenbahn einen optimalen Hochleistungs-Güterverkehr in Verbindung mit dem Personen-Regionalverkehr. Die Güterzüge können dann - anders als bisher - bei homogener Geschwindigkeit auch tagsüber zusammen mit dem Personen-Regionalverkehr die Gleise in dichter Zugfolge befahren. Da der Hochgeschwindigkeitsverkehrs-Stau dort fortfällt, entfällt auch die heutige Einschränkung der Streckenkapazität für den Eisenbahn-Güterverkehr zwischen 6 und 22 Uhr.

Die Magnetschnellbahn im **EURO RAPID**-System befördert sowohl Personen als auch Luftfracht und Hochgeschwindigkeits-Expressgut, SAL-Fracht etc. sowie Seecontainer mit gleicher Betriebsgeschwindigkeit und lastet dadurch die Fahrwegkapazität auf der „Magnetspur“ optimal aus.

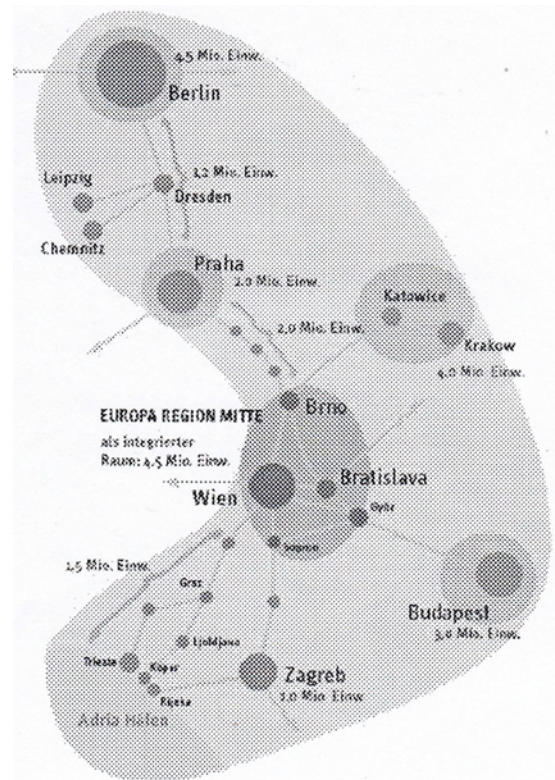
„Zur Zeit gibt es (in der EU) nur eine herausragende größere geographische Zone weltwirtschaftlicher Integration: den Kernraum der EU, der das von den Metropolen London, Paris, Mailand, München und Hamburg begrenzte Gebiet umfaßt“ stellt das Europäische Raumentwicklungskonzept [EUREK]¹ fest. „Diese Zone bietet hochwertige globale Wirtschaftsfunktionen und Dienstleistungen, die ein hohes Einkommensniveau und eine gut entwickelte Infrastruktur ermöglichen.“



Die Konzentration Europas auf diesen Raum, der auch als „Wohlstandsbanane“ bekannt ist, erweist sich auf Dauer als nicht zufriedenstellend: Die Wirtschaftskraft einzelner isolierter „Wachstumsinseln“ (z.B. Barcelona, Øresund-region) reichen nicht aus, um die „derzeit ungleichgewichtete räumliche Entwicklung nennenswert ... zu verändern. Insofern unterscheidet sich die wirtschaftsgeographische Situation der EU beispielsweise von den USA, die über mehrere im Weltmaßstab herausragende wirtschaftliche Integrationszonen verfügen: Westküste (Kalifornien), Ostküste, Südwesten (Texas), Mittlerer Westen“ [EUREK].

Aus der Sicht des EUREK würde eine Fortsetzung der Konzentration auf nur eine dynamische Integrationszone **negative Folgen** haben:

- übermäßige Konzentration von Wirtschaftskraft und Bevölkerung im Kernraum und Zunahme des Ungleichgewichts zwischen Kernraum und einem durch die Osterweiterung noch vergrößerten Umfeld.
- mangelnde Nutzung der wirtschaftlichen Potentiale vieler Regionen der EU. Die europäische Raumordnung betont, daß die Wettbewerbsfähigkeit der EU im globalen Maßstab die stärkere Einbindung der europäischen Regionen in die Weltwirtschaft erfordert und „der Auf- und Ausbau mehrerer dynamischer weltwirtschaftlicher Integrationszonen ein wichtiges Instrument der Beschleunigung der wirtschaftlichen Entwicklung darstellt.“



Gibt es bis jetzt nur einen „zentralen“ europäischen Wirtschaftsraum weit im Westen, so besteht nun seitens der Europäischen Union ein Interesse an der Schaffung mindestens eines weiteren Kernraums: München liegt vis-à-vis zur Mitte, Hamburg am Nordwestzipfel der sich neu formierenden Wirtschafts-Kernregion im Osten.

¹EUREK **Europäisches Raumentwicklungskonzept**, Auf dem Weg zu einer räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Europäischen Union. Angenommen beim informellen Rat der für Raumordnung zuständigen Minister in Potsdam, Mai 1999. Herausgegeben von der Europäischen Kommission.

Der **EORO RAPID** verbindet diese Region auf natürliche Weise mit dem bestehenden europäischen Wirtschaftskern (West) öffnet ihr zugleich das Tor nach Übersee.

Die Metropolen München und Wien können mit ca. 57 Minuten Schwebzeit zu einer dynamischen Metropolregion verbunden werden, die beiden Metropolen Hamburg und Berlin mit nur 44 Minuten im Direktverkehr.

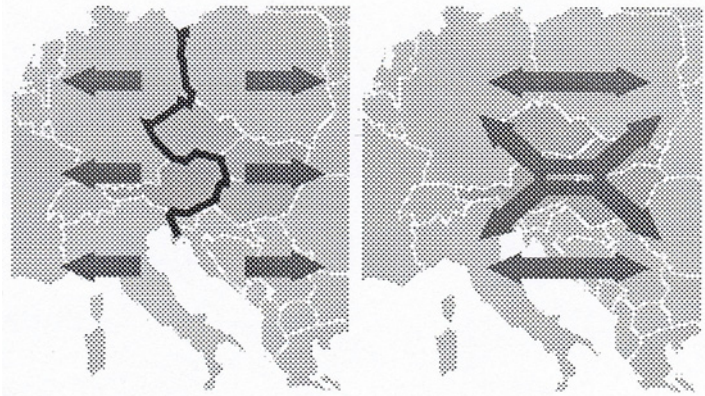
Auch die prosperierende Øresundregion rückt mit dem **EORO RAPID** ein Stück näher.

Die Region Berlin - Praha - Katowice/Krakow - Wien - Budapest wird erst durch den **EORO RAPID** von München und Hamburg aus als neuer mitteleuropäischer Kernraum erschlossen.

Der entstehende östliche Wirtschaftsraum erstreckt sich parallel zur westlichen Kernregion in einem Bogen von Hamburg bis zur Adria.

- Für Deutschland wird der **EORO RAPID** zur unabdingbaren Voraussetzung eines erfolgreichen Aufbaus im Osten.
- Er bietet sich als Brücke zu den neuen Märkten an. Europa Region Mitte wird gleichzeitig über München und Hamburg mit dem ersten Kernraum verbunden und verfügt mit dem schnellen Anschluß an den Hamburger Seehafen über einen direkten Zugang zu den Weltmeeren.
- Er führt hohe Ausbildungsqualität mit einem hohen Industrialisierungsgrad zusammen und wird daher die Wirtschaft Europas neu beleben und so entscheidend zur weltweiten Wettbewerbsfähigkeit des EU-Raumes beitragen.

Mit der Entscheidung der EU für einen neuen mitteleuropäischen Kernraum verbinden sich für die östlichen Bundesländer neue Möglichkeiten der wirtschaftlichen Erholung sowie zur Finanzierung der erforderlichen Infrastruktur etc. Die Mitte Europas verändert sich.



Im Zuge der Neuorientierung der Wirtschaftskräfte nach der Osterweiterung der Europäischen Union beschleunigt der **EORO RAPID** für die bayerische Landeshauptstadt München und die Freie und Hansestadt Hamburg die Verbindung zu seinen traditionellen Partnern im Osten. Die Metropolregionen München - Wien und Hamburg - Berlin gewinnen hierdurch an Wohlstand sowie an regionaler und überregionaler Attraktion in Europa.

Allen ein gesegnetes frohes, glückliches, gesundes und erfolgreiches Jahr 2005

wünscht



Frankfurter Allgemeine Zeitung

20. November 2004, Nr. 272 / Seite 21



Umweltbewußt in die Zukunft

Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck Schlesierweg 14 21217 Seevetal

+ 04105 4555 e-Mail: Friedrich_Wilhelm_Merck@t-online.de

<http://www.pro-transrapid.de/> und <http://transrapid.gmxhome.de>

Sitz: Hamburg · Eingetragen beim Amtsgericht Hamburg unter 69 VR 16646

Seevetal, den 03.06.2004

An alle Vorstandsmitglieder der Gesellschaft

Einladung zur Vorstandssitzung

Sehr geehrte Vorstandsmitglieder,

hiermit lade ich Sie sehr herzlich zur Sitzung des Vorstandes der **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.** am Sonnabend, dem 12. Juni 2004 in das Restaurant BLOCK-HOUSE in 20099 Hamburg, Kirchenallee 49 (direkt gegenüber dem Hamburger Hauptbahnhof) ein.

Die Vorstandssitzung beginnt um 11:30 Uhr und kann bis etwa 15 Uhr dauern

Zu dieser Vorstandssitzung sind alle Mitglieder und Interessenten herzlich willkommen.

Vorgesehene Tagesordnung:

1. Begrüßung aller Versammlungsteilnehmer, Regularien
2. Exkursion nach Lathen am 08.04.2004 - Video von Michael Dittmer „Hochtechnologie von hoher Wertschätzbarkeit“
3. Stand der EORORAPID-/Transrapid-Projekte
 - Der EORORAPID-Entwurf: u.a. Überarbeitung der Planungsvorgaben
 - Von Hamburg nach Osten
 - Nach dem Ende der Olympiabewerbung Leipzigs
 - Stand des Projekts in Bayern
 - Transrapid Südosteuropa (- Prag - Wien - Budapest ...)
 - Stand des Projekts in den Niederlanden
 - China
4. Genehmigung des Protokolls der Vorstandssitzung vom 29.11.2003
5. Finanzen
6. Anträge an den Vorstand
7. Verschiedenes



Mit freundlichen Grüßen

– Friedrich Wilhelm Merck, Vorsitzender –



Umweltbewußt in die Zukunft

Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck Schlesierweg 14 21217 Seevetal
+ 04105 4555 e-Mail: Friedrich_Wilhelm_Merck@t-online.de
<http://www.pro-transrapid.de/> und <http://transrapid.gmxhome.de>

Sitz: Hamburg · Eingetragen beim Amtsgericht Hamburg unter 69 VR 16646

Seevetal, den 24.11.2004

An alle Mitglieder der Gesellschaft

Einladung zur Hauptversammlung

Sehr geehrte Mitglieder,

hiermit lade ich Sie sehr herzlich zur diesjährigen Hauptversammlung der **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.** am Sonnabend, dem 18. Dezember 2004 in das Restaurant BLOCK-HOUSE in 20099 Hamburg, Kirchenallee 49 (direkt gegenüber dem Hamburger Hauptbahnhof) ein.

Die Versammlung beginnt um 11:30 Uhr und dürfte bis ca. 15:30 Uhr dauern.

Zu dieser Versammlung sind alle Mitglieder und Interessenten herzlich willkommen.

Vorgesehene Tagesordnung:

1. Begrüßung aller Versammlungsteilnehmer, Regularien, Jahresbericht des Vorstandes
2. Berichte aus den Tätigkeitsfeldern von Gesellschaft und Vorstand mit Aussprache
3. Rechnungsbericht und Bericht der Kassenprüfer
4. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstandes
5. Wahl des Vorstandes mit Ausnahme des Vorsitzenden
6. a) Magnetschnellbahnstrecken München, Hamburg - Berlin etc., Stand der Planungen
b) Organisation von Mitfahrten in Lathen
c) Vorbereitung des 4. Jahreshefts der GFM
7. Entscheidung über eingereichte Anträge
- Reichen Sie Ihre Anträge bitte schriftlich mit Begründung bis 08.12.2004 (Eingangsdatum) hier ein -
8. Sonstiges

Damit wir frühzeitig einen Überblick über die Gesamtzahl der Teilnehmer gewinnen können, teilen Sie bitte kurz mit, ob Sie teilnehmen werden. Vielen Dank!

Mit freundlichen Grüßen

Frankfurter Allgemeine Zeitung
Seite 16 / Dienstag, 11. Januar 2005

Friedrich Wilhelm Merck
- Vorsitzender -

„Tut uns leid, aber wir müssen jetzt zur Arbeit...“



**Rechenschaftsbericht über die Arbeit des Vorstandes der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.
vom 14.06.2003 bis 18.12.2004**

Seit der Hauptversammlung vom 14.06.2003 ist die Durchsetzung der Magnetschnellbahntechnologie hierzulande ein entscheidendes Stück vorangekommen.

Schon im Vorfeld der EU-Osterweiterung kam es zu fortgesetzten Kontakten mit der diplomatischen Vertretung Polens.

Am 25. Juni 2003 zeichnete sich das vorläufige Scheitern eines ersten Magnetbahn-Projektes im Orient ab.

Ende Juni / Anfang Juli 2003 ging in Saarbrücken aus dem der Deutschen **EORO RAPID** GmbH & Co. KG nahestehenden FaG-ema-Verbund heraus das erste getriebelose Windkraftwerk ans Netz, welches auch für die Stromversorgung des **EORO RAPID** zum Einsatz kommen kann.

Am 1. Juli 2003 wurden im Hause der Deutschen Bank Berlin weitere Kontakte anlässlich einer TSB-Preisverleihung auf dem Gebiet der Nanotechnologie geknüpft. In anschließenden einer Besprechung unter Gesellschaftern wird der Einsatz neuer Magnetbahn-Technologien erörtert.

Am 14. August 2003 fand in Hamburg-Bergedorf eine weitere Besprechung zur Realisierung des **EORO RAPID**-Projektes statt.

Am 17. August 2003 erfolgte eine persönliche Kontaktaufnahme mit Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Stolpe in Berlin.

Ab 22. August 2003 gab es Gespräche über einen Einsatz der Magnetschnellbahn in der Türkei.

Für den 28. August 2003 hatte die Elektro-Innung Berlin zu einem Vortragsnachmittag zu **EORO RAPID**-Themen in die Villa Rathenau, Berlin, eingeladen, bei dem auch ein Vertreter des Bundesverkehrsministeriums zugegen war. Von dieser Veranstaltung ging ein entscheidender Impuls für die Durchsetzung der Magnetschnellbahntechnologie aus.

Am 4. September 2003 wurde auf einem P.P.P-Seminar in Magdeburg die Zusammenarbeit zwischen privaten Investoren und dem Staat aus unterschiedlichen Gesichtspunkten erörtert.

Am 10. September 2003 bat der Persönliche Referent der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesverkehrsministerium um ein Konzept zur Einbeziehung der Magnetschnellbahn in die geplante Fehmarn-Belt-Querung. Dieses Konzept wurde mit der GFM erarbeitet und als Regie- und Streckenbuch Nord wie zugesagt Anfang Dezember dort vorgelegt. Es weist aus, daß der **EORO RAPID** durch seine Anziehungskraft das von Investoren vorgetragene Risiko einer späteren Abwanderung der einkalkulierten Verkehrsströme ins Gegenteil verkehrt und die Wirtschaftlichkeit der Beltquerung zwischen Fehmarn und Lolland gewährleistet.

Am 13. September 2003 wurden Möglichkeiten der Trassenführung Hamburg – Schwerin vor Ort in Augenschein genommen.

Am 18. September 2003 konnten auf dem 1. Kasseler Projektmanagement-Symposium an der Universität Gesamthochschule Kassel wertvolle Querverbindungen geknüpft werden.

Am 22. September 2003 fand in Hamburg-Harburg, die erste Erörterung im Zusammenhang mit einem potentiellen Betreiber der Relation Hamburg – Leipzig statt.

Am 26. September 2003 erbrachte ein Besuch der Energiemesse Husum Wind weitere Kontakte für die Energieversorgung des **EORO RAPID**-Systems.

Am 30. September folgte eine Besichtigung der Transrapid-Versuchsanlage Emsland [TVE] in Lathen und Umgebung in Vorbereitung der 3. Transrapid-Fachtagung Dresden.

Die 3. Transrapid-Fachtagung in Dresden am 7. Oktober 2003 führte zum Durchbruch für das Magnetbahnsystem als spurgeführter Verkehrsträger in der bis dahin bestehenden technologischen Lücke zwischen Land- und Luftverkehr. Eine entgegenstehende Expertise – vergleichbar dem kanonischen Plädoyer des „advocatus diaboli“ – wurde von dem Autor vorgetragen, von fachkundiger Seite widerlegt und schließlich vom Autor zurückgezogen.

Nach längerer Vorbereitung wurde ab dem 10.10.2003 mit einer **EORO RAPID**-Präsentation in den Vereinigten Arabischen Emiraten das dort bereits bestehende Interesse an einem modernen Magnetschnellbahnsystem gefördert.

Im Laufe des Jahres 2003 gab es noch mehrfache Orientkontakte, die nicht zu einer offiziellen Präsentation führten und hier daher nicht einzeln aufgeführt sind.

Die Teilnahme am Rating-Seminar der Handelskammer Hamburg am 14.10.2003 vermittelte vielfältige Einsichten in die Gestaltung des Geld-, Kapital- und Kreditmarktes (Basel II etc.).

Am 15.10.2003 wurde die Gesellschaft von der Zusicherung der Funktionalität durch den Transrapid-Hersteller in Kenntnis gesetzt.

Am 23.10.2003 wurde die **EORO RAPID**-PowerPoint-Präsentation „· Was ist er · Was bringt er · Was macht er“ als Basis für einen internationalen Vortrag zur Magnetschnellbahn fertig.

Am 03.11.2003 wurde die Gesellschaft davon in Kenntnis gesetzt, daß die Europäische Union den Transrapid in das Programm „Transeuropäische Netze“ aufgenommen habe. Am gleichen Tag wurde in Hamburg das Regie- und Streckenbuch **EORO RAPID** Hamburg – Leipzig etc. als Entwurf auf CD-ROM eingereicht.

Feinheiten der Trassenführung wurden am 26.11.2003 in einem fachkundigen Ingenieurbüro erörtert.

Bis Ende 2003 wurden die gesellschaftsrechtlichen Grundlagen für die Durchführung des **EORO RAPID**-Projektes in Hamburg erarbeitet.

Das dritte Jahresheft der GFM wurde wie beschlossen unter Federführung des Stellvertretenden GFM-Vorsitzenden Dr. Wulf Rumpel herausgegeben.

Im Jahre 2004 wurden die Rahmenbedingungen für das **EORO RAPID**-Projekt neu gestaltet. Das bereits im April 2001 zwischen dem bayerischen Verkehrsminister Dr. Wiesheu und dem GFM-Vorsitzenden auf einer CDU/CSU-Fachtagung als mögliche Grundsteinlegung für ein europäisches Hochgeschwindigkeits-Verkehrsnetz in Berlin erörterte Magnetbahnprojekt München – Flughafen nahm konkrete Formen an. Ein für Anfang Februar 2004 in München vorgesehenes BMG-Symposium wurde angesichts der für den 29.02.2004 bevorstehenden Neuwahl der Hamburgischen Bürgerschaft auf den 2. Juli 2004 verschoben. Dort sowie am 24. August 2004 in Berlin kam es auch zu konstruktiven Kontakten mit dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG und seinen Mitarbeitern im Magnetschnellbahnbereich.

Schrittweise wurden weitere Streckenpläne erarbeitet. Inzwischen bestehen insgesamt sechs Regie- und Streckenbücher für die Linien 01 Flughafen Hamburg – Berlin, Flughafen Schöneberg bzw. Sperenberg [mit Abzweig nach Schwerin und Rostock] etc., 02 Berlin – Dresden [– Prag – Wien – Budapest – Beograd (Belgrad) – Skopje –

Thessaloniki] mit Abzweig Cottbus – Forst [– Krakau – Kiew] etc., 03 Stockholm – Kopenhagen – Hamburg, 04 Hamburg – Erfurt – München [mit Anschluß nach Süden], 05 Berlin – Erfurt – Frankfurt a.M. mit Anbindung Flughafen Hahn, 06 Berlin – Frankfurt/Oder [– Warschau] etc.

Die vom GFM-Vorstand am 12.06.2004 befürwortete Magnetschnellbahnroute Amsterdam – Ruhrgebiet konnte bisher aus Zeitmangel noch nicht ausgearbeitet werden; es besteht noch Abstimmungsbedarf mit einer Essener Magnetbahninitiative.

Ab Frühjahr 2004 wurde verstärkt der Bausektor in die Projektvorbereitungen einbezogen – Näheres hierzu mündlich auf dieser Hauptversammlung.

Am 08.04.2004 wurde das erste Video über die Transrapid-Technologie in Deutschland während einer vom GFM-Vorstandsmitglied Robert Gellekum organisierten Exkursion nach Lathen im Format für eine neue Fernseh-Technologie (HDTV) gedreht, welche in den USA und Japan bereits eingeführt ist. Die Vorführung, welche gleichzeitig die Filmpremiere war, wurde mit Hilfe eines Laptops und einem externen 19" LCD-Monitor durchgeführt. Der Film wurde auf CD den anwesenden Mitgliedern ausgehändigt. Der Rechteinhaber des Materials gestattet es den Nutzern, die CD im Ganzen, d.h. in authentischer Form, beliebig oft zu kopieren (wobei insbesondere der Herkunftsnachweis erhalten bleibt). Für eine Weiterverwendung von Filmausschnitten ist der Rechteinhaber um Erlaubnis zu bitten (damit z.B. Transrapid-Gegner das Werk nicht für ihre Zwecke mißbrauchen).

In Lathen wurde von und mit dem Stellvertretenden GFM-Vorsitzenden Michael Dittmer die Frage erörtert, was aus den 34 Leuten bei der IBAG mit bis zu 20-jähriger Projekterfahrung im nächsten Jahr wird, wenn die DB-AG am 01.01.2005 die Transrapid-Versuchsanlage im Emsland übernimmt und möglicherweise auf diesem Gebiet weniger erfahrene Mitarbeiter dort hin mitbringt.

In der Wissenschaftssendung „Clever!“ von SAT 1 am 02.06.2004 wurde das Thema Magnetschwebetechnologie hervorragend ausgearbeitet, und damit die Kinder bei diesem Thema „mitgenommen“.

Aus den Niederlanden wird für die Strecke Amsterdam – Groningen berichtet, daß man sich dort mit einem Jahr Verzögerung durch Wahlen etc. im Zeitplan befindet. Es gibt ein Votum der Provinzen in Nordniederlande für den Transrapid, da Untergrund für ein Rad-/Schiene-System nicht hinreichend ist.

Es stellte sich aber heraus, daß die DB-Vorstudie für die Strecke Groningen – Hamburg eine Fehlplanung bei Hittfeld enthält. Eine direkte Einbeziehung des Wirtschaftsschwerpunktes Hamburg-Harburg in das Hochgeschwindigkeitsnetz erweist sich als zwingend erforderlich.

Die unternehmerische Umsetzung des **EORO RAPID**-Projekts wird an verschiedenen Stellen durch die in Deutschland obwaltenden finanziellen und steuerrechtlichen Verhältnisse sowie offenkundig auch durch die rechtlichen Folgewirkungen von Korruption behindert.

Gleichwohl nahm das **EORO RAPID**-Projekt weiteren Fortschritt. Am 15. September 2004 beschloß der Landesausschuß der in Hamburg regierenden CDU, das Magnetbahnprojekt Hamburg – Berlin wieder aufzunehmen. Auch die Berliner CDU setzt sich für den Bau der Magnetbahn ein.

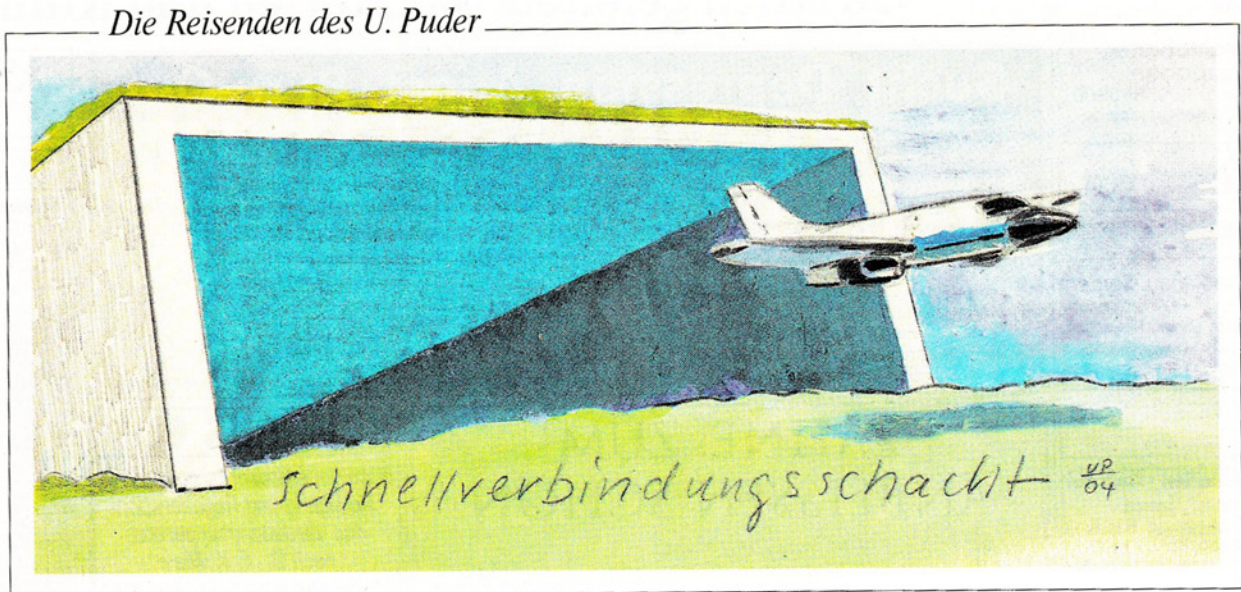
Im Oktober 2004 wurde bekannt, daß die beteiligten Eisenbahnunternehmen die Verhandlungen über europäisches ein Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitsprojekt abgebrochen hatten, weil sie eine Vielzahl notwendiger Positionen nicht zusammenführen konnten. Damit bleibt für ein europäisches Hochgeschwindigkeits-Verkehrssystem nur die Magnetschnellbahn als landgebundener und spurgeführter Verkehrsträger übrig.

Die nächsten Schritte sind die Schaffung der finanziellen Basis sowie die Gestaltung des notwendigen Ordnungsrahmens. Ein dreistelliger Milliardenbetrag für die Durchführung des Hochgeschwindigkeitsprojektes steht bereits in der Finanzplanung der Europäischen Union bis 2018 bereit.

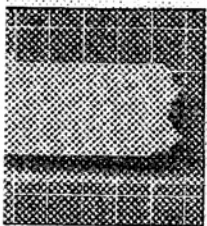
Gegeben zu Hamburg am 14.06.2003

Friedrich Wilhelm Merck

– GFM-Vorsitzender –



Frankfurter Allgemeine Zeitung Donnerstag, 6. Mai 2004, Nr. 105 / Seite R 11



Consortium Moves Ahead with Maglev Planning

■ **Pennsylvania**—A plan to bring the U.S.'s first high-speed maglev train to Pennsylvania is getting renewed attention.

In September, the engineering committee of the Port Authority of Allegheny County commended entering a \$2 million grant agreement with the Federal Railroad Administration for continued planning for the project.

The funds will also be used to convert documents to electronic format, obtain more technical support, and create a report on the analysis of the maglev system built in Shanghai, China, last year.

In August, the Port Authority completed a preliminary environmental impact statement, which included analysis of noise, air quality, electromagnetic fields, ridership assessments, construction costs, and revenue estimates.

By October 2005, nearly \$19.5 million will have been spent on the project.

The FRA Maglev Deployment Program was authorized by the Transportation Equity Act of the 21st Century, which expired last month, to provide an alternative transportation option to federal, state, and local decision-makers who want to reduce congestion on highways.

In 1991, the Port Authority, the Pennsylvania Department of Transportation, and Maglev Inc. began the collaboration to get construction of a 47-mile line that would connect Pittsburgh International Airport, downtown Pittsburgh, Monroeville, and Greensburg.

The magnetically levitated and propelled trains can reach speeds in excess of 240 mph on an elevated track and would carry an estimated daily ridership of 33,500. The estimated travel time from the airport to Greensburg is at least 30 minutes and would cost \$5 for a one-way trip.

In 2002, it was estimated that the \$2.8 billion project would produce up to 10,000 temporary construction jobs and 1,200 permanent positions. These numbers do not take into account the jobs that could be created from increased tourism and business.

Wußte Herr M. etwas?



(Bildmaterial: WDR)

Aufmerksamen Fernsehzuschauern war am 27. Februar 2004 im ARD-Morgenmagazin nicht entgangen, daß der damalige Spitzenkandidat der Hamburger SPD mit einer bemerkenswerten Frage konfrontiert wurde. Es war die letzte Fernsehsendung vor der Wahl zu der Hamburger Bürgerschaft, in der die Spitzenkandidaten gemeinsam, wenn auch zeitversetzt, auftraten.

Die Fernsehzuschauer hatten die Möglichkeit, Fragen an die Kandidaten zu richten. Die allererste Frage ging um 8:12h an Herrn Mirow. Die Korrespondentin Judith Schulte-Loh verlas eine Frage eines namhaften Hamburger Bürgers, welcher sich dem Kampf gegen Korruption angesagt hatte, und es ergab sich dann folgender Dialog:

"Haben Sie als ehemaliger Wirtschaftssenator unter Rot-Grün von der Korruption Hafen-Hamburg, Flughafen-Hamburg, Transrapid und Baugewerbe nichts mitbekommen?"

Antwort:

"Ich weiß nicht, wovon ihr Zuschauer spricht. Wir haben einen Rechnungshof, wir haben sehr aufmerksame Medien. Wenn es da etwas gegeben hätte, dann wäre das sicher nicht unter der Decke geblieben."

"Mit anderen Worten, Sie haben nichts gewußt, ist dies die klare Antwort?"

Antwort:

"Ich weiß von nichts, ich glaube auch nicht, daß es etwas gibt."

Es ist nicht Ziel dieses Artikels, diesen Dialog weiter zu kommentieren. Er wirft nur die Frage auf, warum die Einführung des Transrapid bisher verhindert wurde. Man kann nun spekulieren, daß hier etwas gelaufen ist im Zusammenhang mit Bestrebungen einzelner Manager eines der am Bau der Transrapid-Strecke in Shanghai beteiligten Unternehmen, die Blaupausen für das Magnetbahnsystem am Vorstand vorbei ins Ausland zu verkaufen. Dies konnte, wie bereits im letzten Jahresheft berichtet wurde, dank einiger Selbstheilungskräfte in diesem Unternehmen in letzter Sekunde verhindert werden.

Unter der Annahme, daß es in Hamburg etwas gegeben hat, wäre es für eine in die Hamburger Bürgerschaft gewählte SPD eine große Aufgabe gewesen, mit den Aufräumarbeiten fortzufahren, mit welchem nach dem Regierungswechsel in Hamburg 2001 begonnen wurde.

Damals hatten viele Hamburger Kaufleute sich entschieden, die rot-grüne Mehrheit im Senat zu brechen und die Schill-Partei zu unterstützen, ohne zu ahnen, welche Eskapaden sich deren Vorsitzender später leisten würde. Sie wollten damit erreichen, daß endlich die alten Strukturen aufgebrochen werden, welche sich nach jahrzehntelanger Regierung einer Partei ergeben hatten und immer wieder ergeben können. Dieser Aufräumprozeß war allerdings nicht von heute auf morgen zu bewerkstelligen. Er kann nach dem eindeutigen Ergebnis der Wahl zum neuen Hamburger Senat nunmehr kontinuierlich fortgeführt werden.

Erste Anzeichen des Politikwechsels konnten unterdessen auch während der Kieler Woche beobachtet werden. In dem Bestreben, korrekte Verhaltensweisen in einem menschlichen Wertesystem zu finden, sagte ein Hamburger Kunde eines Kieler Unternehmens die Teilnahme einer Regattabegleitfahrt ab. Man wollte sich nicht dem Verdacht einer eventuellen Vorteilsnahme aussetzen.

Michael Dittmer



Frankfurter Allgemeine Zeitung Seite 2 / Dienstag, 4. Mai 2004, Nr. 103

Zitate

„Wir haben diese Technik seit 20 Jahren in Deutschland beherrscht, haben sie im Emsland im Kreis herumfahren lassen, bis die Chinesen kamen und gesagt haben: Geht auch geradeaus. Hätten wir schon mal drauf kommen können.“

Franz Müntefering, SPD-Vorsitzender

„Der Transrapid ist nicht nur ein innovatives Verkehrsprojekt, sondern auch ein Symbol für die Leistungsfähigkeit des Industriestandortes Deutschland. Die Bundesregierung ist daher bereit, sich an der Zukunftssicherung der Magnetschwebebahn-technik zu beteiligen und deren kommerzielle Anwendungen mit Bundeszuschüssen von bis zu 2,3 Mrd. EUR zu fördern.“

„Die Planung und Realisierung von Anwendungsstrecken für die Magnetschwebebahn-technik dient der Sicherung der Magnetschwebebahn-technik und liege im Interesse des Technologievorsprungs, des Erhaltes der Arbeitsplätze und der Sicherung des Industriestandortes Deutschland.“

Entwurf zum Bundeshaushaltsplan 2005, Einzelplan 12, Anlage zur Drucksache 15/3669

BMG 3/2004

Transrapid bleibt auf der Wunschliste

Die vier Nordländer geben Pläne nicht auf

dpa **Oldenburg/Bremen.** Die vier Länder Niedersachsen, Bremen, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern haben einen neuen Vorstoß zum Bau einer Transrapidstrecke durch Norddeutschland unternommen.

In einem Schreiben an Bundeskanzler Gerhard Schröder (SPD) wiesen sie auf das neue EU-Programm für Verkehrsinfrastrukturprojekte mit einem Finanzvolumen von rund 220 Milliarden Euro hin. Es gehe ihnen darum, die Option für

eine solche Transrapidverbindung in der EU-Wachstumsinitiative zu wahren“.

Die vier Regierungschefs Christian Wulff (CDU/Niedersachsen), Henning Scherf (SPD/Bremen), Ole von Beust (CDU/Hamburg) und Harald Ringstorff (SPD/Mecklenburg-Vorpommern) wollen im Februar nach Den Haag reisen. Dort sollen mit Ministerpräsident Jan Peter Balkenende Möglichkeiten für die Realisierung einer Schnellverbindung von Amsterdam bis Groningen und weiter

über Oldenburg, Bremen und Hamburg bis nach Berlin ausgelotet werden. Die Niederlande hatten sich in der Vergangenheit eher zögerlich zu dem Projekt verhalten, über das seit Jahren diskutiert wird.

Laut der „Nordwest-Zeitung“ ist die rot-grüne Bundesregierung aber skeptisch, ob der Bau einer Transrapidstrecke durch Norddeutschland sinnvoll ist. Weder sei bisher die Finanzierung geklärt noch zeichne sich im Bundesrat eine Mehrheit dafür ab.

Landeszeitung (Lüneburg) 8. Januar 2004

Nordländer unternehmen gemeinsamen Vorstoß für Transrapid

Oldenburg/Bremen - Die vier Länder Niedersachsen, Bremen, Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern haben einen neuen Vorstoß zum Bau einer Transrapidstrecke durch Norddeutschland unternommen. In einem Schreiben an Bundeskanzler Gerhard Schröder (SPD), das der Nachrichtenagentur dpa vorliegt, wiesen sie auf das neue EU-Programm für Verkehrsinfrastrukturprojekte mit einem Finanzvolumen von rund 220 Milliarden Euro hin. Es gehe ihnen darum, „die Option für eine solche Transrapidverbindung in der EU-Wachstumsinitiative zu wahren“. Über das Schreiben hatte zunächst die „Nordwest-Zeitung“ in Oldenburg berichtet.

Nach dpa-Informationen wollen die vier Regierungschefs Christian Wulff (CDU, Niedersachsen), Henning Scherf (SPD, Bremen), Ole von Beust (CDU, Hamburg) und Harald Ringstorff (SPD, Mecklenburg-Vorpommern) im Februar gemeinsam nach Den Haag reisen. Dort sollen mit Ministerpräsident Jan Peter Balkenende Möglichkeiten für die Realisierung einer Schnellverbindung von Amsterdam bis Groningen und weiter über Oldenburg, Bremen und Hamburg bis nach Berlin ausgelotet werden. Die Niederlande hatten sich in der Vergangenheit eher zögerlich zu dem Projekt verhalten, über das schon seit Jahren diskutiert wird. In dem Brief an Schröder heißt es, die Transrapidtechnik überzeuge durch „Innovation, Schnelligkeit, Umweltverträglichkeit und Sparsamkeit“.

Scherf betonte, Norddeutschland ziehe bei der Magnetschwebbahn an einem Strang. „Wir haben da eine Interessen-Identität hier an der Küste“, sagte er in Bremen. „Wir wollen, dass dieses große Projekt, das in der Verbindung Hamburg-Berlin Not leidend geworden ist, nicht an uns vorbeigeht.“ Alles hänge nun von der Entscheidung der Niederländer ab. Dass dieses Thema bereits beim Niederlande-Besuch von Mecklenburg-Vorpommerns Ministerpräsident Ringstorff in der kommenden Woche eine Rolle spielt, gilt als unwahrscheinlich.

Nach dem Bericht der „Nordwest-Zeitung“ ist die rot-grüne Bundesregierung indes skeptisch, ob der Bau einer Transrapidstrecke durch Norddeutschland sinnvoll ist. Weder sei bisher die Finanzierung geklärt, noch zeichne sich im Bundesrat eine Mehrheit für ein solches Projekt ab, sagte ein Regierungssprecher der Zeitung. Wulff erklärte, nun sei Berlin am Zug.

Die weltweit erste kommerzielle Magnetschwebbahn mit deutscher Transrapidtechnik wurde Anfang des Jahres von Bundeskanzler Schröder in Shanghai eingeweiht. Auch in München soll bis zum Jahre 2010 eine Transrapid-Strecke zum dortigen Flughafen gebaut werden, in der Finanzierung klafft jedoch noch immer ein Millionenloch. Zahlreiche weitere Streckenplanungen in Deutschland hatten sich in den vergangenen Jahren immer wieder zerschlagen. *dpa*

DIE WELT 9. JANUAR 2004

Von Beust macht sich für den Eurorapid stark

Bürgermeister Ole von Beust macht zusammen mit seinen norddeutschen Amtskollegen Druck für den Eurorapid. In einem Brief an Bundeskanzler Gerhard Schröder setzen sich die Länderchefs aus Hamburg, Hannover, Schwerin und Bremen für die Realisierung des Vorhabens ein. Sie verweisen darauf, dass der EU in den nächsten Jahren mehr als 220 Milliarden Euro für zukunftsweisende Verkehrsprojekte zur Verfügung stehen. Schröder solle sich dafür stark machen, dass ein Teil dieser Mittel in die Schwebetechnologie fließt. Mit der Verbindung von Amsterdam über Groningen nach Hamburg sei das Kriterium einer grenzüberschreitenden Verbindung erfüllt. Wie die Staatliche Pressestelle bestätigte, reist von Beust am 12. Februar zusammen mit seinen Kollegen in die Niederlande, um sich vor Ort für den Eurorapid stark zu machen. *inga*



Der Motor im Fahrweg: Langstator-Linearmotor.

DIE WELT 9. JANUAR 2004

Grandke: Koch ist stur und unglaublich



OFFENBACH. Oberbürgermeister Gerhard Grandke (SPD) hat dem hessischen Ministerpräsidenten Roland Koch (CDU) ein „unglaubliches“ Demokratieverständnis vorgeworfen. Mit seiner Absicht, das Chemiewerk Ticona zu verlegen, um den Bau der Nordwestlandebahn am Frankfurter Flughafen zu ermöglichen, zeige Koch, daß er stur an einer politischen Zielsetzung festhalte, obwohl dies jeder Vernunft widerspreche. Das Votum der Störfallkommission belege, daß die Nordwestbahn nicht genehmigungsfähig sei, schreibt Grandke in einer Mitteilung. Die Fraport AG als Flughafenbetreiberin müsse ihre Planung stornieren und „gemeinsam mit der Region“ ein Modell entwickeln, das sowohl den Aufgaben des Flughafens als wichtiger Umsteigeknoten als auch den Bedürfnissen der Menschen in der Region gerecht werde.

Grandke sprach sich dafür aus, ein System zu schaffen, das Belastung verteilte. „Wenn der Frankfurter Flughafen seine zentrale Stellung behalten und die Lebensbedingungen für die Menschen gesichert werden sollen, benötigen wir ein tragfähiges Konzept mit Satelliten-Flughäfen.“ Diese Flughäfen müßten mit modernen Systemen wie der Magnetschwebbahn verbunden sein. Grandke hält das Vorgehen von Koch für „wenig geeignet“, die Entwicklung des Flughafens und die Prosperität der Region zu sichern. **ajw.**

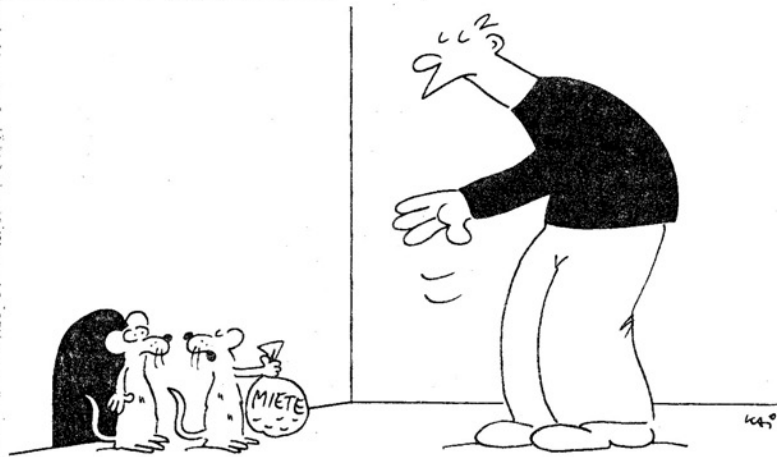
FAZ, Lokalfest, S. 48, DO. 5. Feb. 2004

HAN 14. JANUAR 2004

KOMPAKT

■ **Jobabbau.** Am Transrapid-Baustandort Kassel sollen rund 60 der etwa 250 Stellen gestrichen werden. Grund ist die Absage des Metrorapid-Projekts in Nordrhein-Westfalen und der noch offene Baustart der Magnetschwebestrecke in München. Kassel soll Transrapid-Kompetenzzentrum bleiben.

Frankfurter Allgemeine Zeitung



„Immer dasselbe, wenn sich die Eigentümer beim Steuersparen verrechnet haben...“

Seite 20 / Samstag, 2. Oktober 2004, Nr. 230

China: Neue Transrapid-Strecke?

Shanghaier Pläne über Milliardenauftrag für ThyssenKrupp

Peking – Das deutsche Transrapid-Konsortium kann auf den Bau einer neuen Strecke der Magnetschnellbahn in China hoffen. Die ostchinesischen Metropolen Shanghai und Hangzhou seien nicht weit von einer grundsätzlichen Einigung entfernt, eine 200 Kilometer lange Verbindung mit der Magnetschnellbahn bauen zu wollen, erfuhr die Deutsche Presse-Agentur in Peking. Die Strecke soll eine Verlängerung der bestehenden Flughafenverbindung in Shanghai werden.

„Wir haben uns beide beinahe auf die Magnetschnellbahn geeinigt“, hieß es in der Reform- und Entwicklungskommission in Hangzhou. Die Stadt Hangzhou habe zwar zunächst einen

Hochgeschwindigkeitszug nach dem billigeren Rad-Schiene-Prinzip befürwortet, doch habe Shanghai auf die Magnetschnellbahn bestanden, wurde erläutert. Mit den Plänen winkt Transrapid ein neuer Milliardenauftrag in China, nachdem die Hoffnung auf die Strecke Peking-Shanghai aufgegeben werden musste. Die neue Magnetschnellbahnverbindung soll die Entfernung zwischen den beiden Metropolen auf eine halbe Stunde reduzieren. Die Zeitung „Dushi Kuaobao“ berichtete, die Genehmigung solle dieses Jahr beantragt werden. Der Baubeginn sei sogar schon vor Ende nächsten Jahres geplant. Die Magnetschnellbahngesellschaft in Shanghai habe eine Durchführungsstudie vorgelegt.

Ein Sprecher der Magnetschnellbahngesellschaft bestätigte: „Wir haben einige Arbeit für die Linie Shanghai-Hangzhou gemacht. Die Behörden erwägen den Bau des Transrapids.“ Nach dem Zeitungsbericht wird wegen des möglicherweise höheren Passagieraufkommens eine Anbindung an der Endstation Longyang am Stadtrand Shanghais favorisiert, statt direkt vom internationalen Flughafen Pudong nach Hangzhou zu fahren.

„Wir nehmen mit Freude zur Kenntnis, dass sich die Sache offensichtlich in die richtige Richtung bewegt“, reagierte in Peking Alfred Wewers, Sprecher des Konsortiumsmitglieds ThyssenKrupp auf die Berichte. (dpa)

20 Hamburger Abendblatt Dienstag, 9. März 2004

Abnahme der Transrapid-Strecke in Shanghai erfolgreich

Nach Berichten der [Welt](#) von heute ([1]) wurde am gestrigen Dienstag in Shanghai das Abnahmeprotokoll für die erste kommerzielle Transrapid unterzeichnet. Damit geht die Strecke endgültig in den Besitz der chinesischen Betreibergesellschaft über. Gleichzeitig wird der Weg geebnet für Verhandlungen über eine Verlängerung der Strecke um 180 Kilometer, welche Ende April beginnen sollen.

Die Abnahme wurde allerdings überschattet von Meldungen der Tageszeitung "Shanghai Daily", welche von einem Absinken der Strecke in dem schwammigen Untergrund berichtete. Dies wurde immerhin beim Bau der Strecke durch höhenverstellbare Träger berücksichtigt. Eine Untersuchung soll nun klären, über welchen Zeitraum die Höhe des Fahrwegs aufgrund der jetzt gemessenen Absenkung nachjustiert werden kann.

Die geplante Verlängerung der Transrapidstrecke würde spätestens ab 2010 durch die Innenstadt am Expo-Gelände vorbeiführen. Allerdings ist sie mit einem weiteren Know-How-Transfer an die Chinesen verbunden. Daher muß die Strecke zum Münchener Flughafen unbedingt gebaut werden, sonst wäre die jahrzehntelang mit deutschen Steuermitteln geförderte Spitzentechnologie endgültig für Deutschland verloren. Zusätzlich fordert die GFM nicht zuletzt für den deutschen Aufbau Ost ein europäisches Transrapid-Netz.

Michael Dittmer
© 2004 [GFM-eV](#)

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):
[1] <http://www.welt.de/data/2004/04/14/264028.html>

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2004/0414/index.html>

Die Trasse der Magnetschwebbahn Transrapid sackt ab



Shanghai (dpa). Die Trasse der Magnetschwebbahn Transrapid in Shanghai sinkt ab. Über die Gründe und die Auswirkungen auf den Betrieb der ersten dieser kommerziell genutzten Bahn der Welt wollte sich die zuständige Betreibergesellschaft gestern nicht äußern. Zu schnelles Abpumpen von Grundwasser oder fehlerhaft gelegte Fundamente der Trasse könnten die Ursache dafür sein, vermuten Experten. Eine Absenkung innerhalb einer bestimmten Sicherheitsmarge sei jedoch normal und zunächst ungefährlich, hieß es. Der mit deutscher Technik gebaute Transrapid leidet außerdem unter Passagiermangel. Nur etwa ein Sechstel der ursprünglich geplanten Tickets werde täglich verkauft, berichteten die Betreiber.

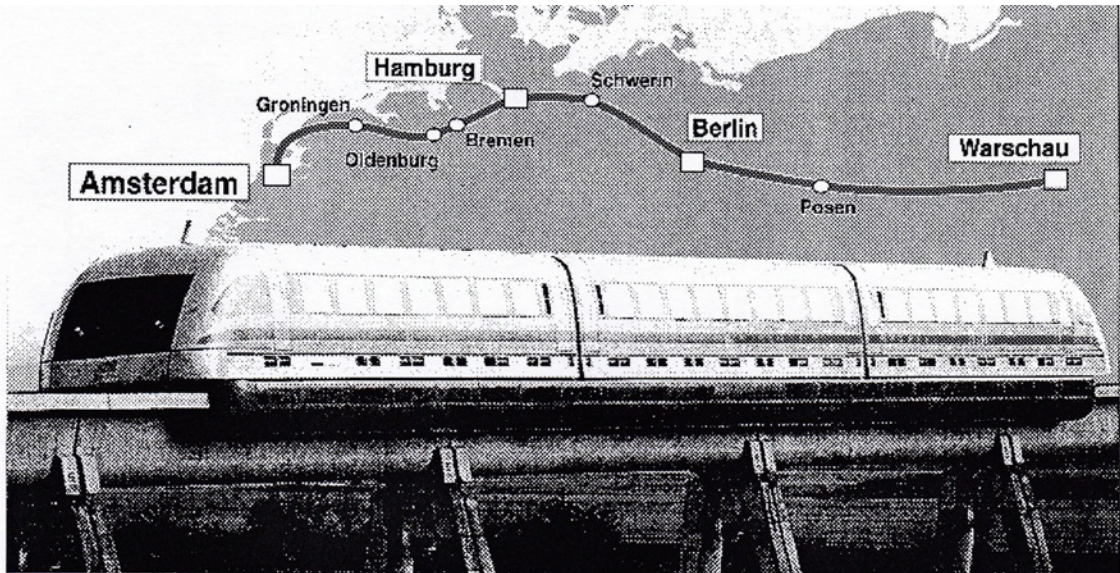
HAN

Mittwoch, 14. April 2004



Frankfurter Allgemeine Zeitung

Seite 18 / Samstag, 10. Juli 2004, Nr. 158



So könnte die Transrapid-Strecke einmal aussehen. Eine Ausschreibung über den Abschnitt Amsterdam-Groningen soll jetzt starten. FOTO: DPA / GRAFIK: WIG-NEUS

SCHNELLBAHN

Eine Entscheidung in den Niederlanden könnte die Chance für die Hansestadt sein.

Volker Mester
Hamburg

Die Anbindung Hamburgs an eine Magnetschwebbahn-Strecke rückt einen Schritt näher. Für heute ist nach Angaben der Handelskammer Hamburg ein Beschluss der niederländischen Regierung zu erwarten, in dem sie sich für eine Schnellbahnverbindung zwischen dem Amsterdamer Flughafen Schiphol und der Stadt Groningen nahe der Grenze zu Deutschland ausspricht. Die Handelskammer beruft sich auf den Verwaltungschef der Provinz Groningen, Hans Alders.

„Das ist der Startschuss für eine Ausschreibung, in der die Magnetschwebbahn Transrapid gegen eine konventionelle Schnellzugverbindung antritt“, erklärte Reinhard Wolf, Leiter des Handelskammer-Geschäftsbereiches Infrastruktur. Schon länger machen sich die Bürgermeister von Hamburg und Bremen, Ole von Beust und Henning Scherf sowie die Ministerpräsidenten von Niedersachsen und Schleswig-Holstein, Christian Wulff und Heide Simonis, für das Eurorapid-Projekt einer Schnellverbindung von Amsterdam über Bremen, Hamburg und Berlin bis Warschau stark.

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Seite 18 / Dienstag, 29. Juni 2004, Nr. 148

„Erfolg oder Misserfolg des Eurorapid hängen davon ab, ob es eine Fortsetzung über die Niederlande hinaus in die Nachbarländer gibt. Dabei bietet es sich geradezu an, die Strecke von der Rheinmündungsregion über die Hafencities Bremen und Hamburg weiterzuführen“, sagte Hamburgs Wirtschaftsminister Gunnar Uldall. „Daher ist die Entscheidung der niederländischen Regierung, einen ersten Schritt zur Konkretisierung zu tun, eine gute Nachricht für Hamburg.“

So sieht es auch Handelskammer-Experte Wolf: „Für uns ist das die Steilvorlage, dann auch bei der Bundesregierung eine Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz einzufordern.“ Ob dieses auf Basis der Transrapid-Technik realisiert werde, hänge von dem Ausgang der Ausschreibung in den Niederlanden ab.

Grundsätzlich gelte aber: „Wir wollen Europa vernetzen. Da kann es nicht sein, dass es nur in Westeuropa mit Hochgeschwindigkeit vorangeht, aber nicht in Deutschland“, so Wolf. Von Hamburg nach Amsterdam benötige man derzeit mit dem Zug weit mehr als fünf Stunden – „das ist lächerlich“. Mit dem Transrapid wäre eine Fahrzeit von rund zwei Stunden möglich.

Nach den Plänen des niederländischen Transrapid-Konsortiums, das von Siemens und der Bank ABN Amro geführt wird, könnten erste Streckenabschnitte bis 2010 fertig gestellt werden.



Allerdings ist eine Finanzierung des Projekts, das nach früheren Angaben der niederländischen Regierung etwa 6,5 Milliarden Euro – allein für die Route zwischen Schiphol und Groningen – kosten würde, noch nicht gesichert. Eine konventionelle Zugverbindung wäre um einen Milliardenbetrag günstiger. Transrapid-Kritiker verweisen zudem darauf, dass die Magnetschwebbahn anders als eine herkömmliche Schienenverbindung nicht auch für den Gütertransport geeignet ist.

Ungeachtet der noch zu überwindenden Hindernisse denkt Wirtschaftsminister Uldall aber schon über Hamburg hinaus: „Es müssen jetzt Überlegungen folgen, wie man auch die baltischen Staaten anbinden kann, weil auch dort die Häfen große Zuwachsraten haben.“

Hamburger Abendblatt 23

Freitag, 23. April 2004

PRO UND KONTRA TRANSPRAPID

Dringend nötig

„Doch Transrapid für Hamburg?“, *Hamburger Abendblatt*, 23. April

Vor ca. vier Jahren scheiterte die Verwirklichung der Transrapidstrecke Hamburg-Berlin am Geld und am politischen Willen. Jetzt ist die Rede von einer Strecke, die von Amsterdam nach Warschau etwa viermal so lang ist. Was für ein Widerspruch. Wenn diese Strecke der Beginn eines langen Transrapidstreckennetzes sein sollte, müsste man mit Teilstrecken beginnen, die den größten volkswirtschaftlichen Nutzen zeitigen. Und das wäre die Strecke Hamburg-Schwerin-Berlin.

Der Aufbau Ost ist unsere erste wirtschaftspolitische Aufgabe, die Osterweiterung bedarf neuer Verkehrsinfrastrukturen nach Warschau und weiter in die baltischen Länder. Leipzig hätte mit einer Transrapidanbindung für die Olympiabewerbung ganz andere Chancen.

Das Planungsverfahren für Hamburg-Berlin war seinerzeit fast abgeschlossen. Mit einem Beschleunigungsgesetz könnte man dieses Verfahren wieder beleben und diese Strecke bald beginnen. Deutschland bedarf dringender Investitionen, um Wirtschaftswachstum zu erreichen und die hohe Arbeitslosenzahl zu reduzieren und auch der Entvölkerung der neuen Bundesländer entgegenzuwirken. Die bessere Westanbindung an die Niederlande ist nicht so wichtig. Falsch ist die Feststel-

lung, dass die Magnetschwebebahn nicht für den Güterverkehr geeignet ist. Selbstverständlich ist es technisch möglich und wirtschaftlich ratsam, die in Rede stehende Strecke für alle Güter außer dem Massengüterverkehr zu planen und zu realisieren. Gerade der Transrapid ist wegen seiner Schnelligkeit und Wirtschaftlichkeit für alle Expressgüter, für verderbliche Waren, für leichte Waren etc. die ideale Verkehrslösung.

*Dr. Albrecht Bähr,
20149 Hamburg*

Ein klares Nein

Ich hoffe nur, dass diese überflüssige Frage mit einem klaren Nein beantwortet wird.

Tatsache ist doch, dass es keine neuen Fakten gibt, die für eine Transrapidstrecke sprechen, vor allen Dingen in Zeiten des knappen Geldes. Liest man sich den Bericht genauer durch, fällt auf: Finanzierung nicht gesichert, konventionelle Zugverbindung um einen Milliardenbetrag günstiger, für den Gütertransport ungeeignet usw.

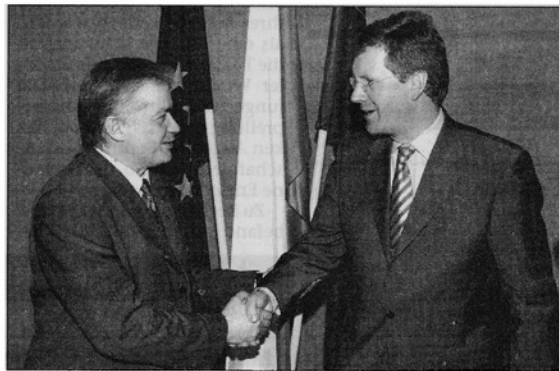
Vielleicht denkt man auch einmal an die Menschen, die an der vorgesehenen Strecke wohnen. Wäre der Transrapid so toll wie immer angepriesen, müsste es doch schon viele Strecken geben, und nicht nur in Shanghai. Andere können auch gut nachdenken und rechnen, wir nicht?

*Wolfgang Schneider,
Oststeinbek*

„Transrapid bis nach Warschau bauen“

Warschau (Ini). Niedersachsens Ministerpräsident Christian Wulff (CDU) hält den Bau einer Transrapidtrasse bis nach Warschau und sogar bis ins Baltikum für möglich. „Niedersachsen hat über Jahrzehnte nach Westen, Süden und Norden geschaut, jetzt schauen wir intensiv nach Osten“, sagte Wulff nach einem Treffen mit Polens Außenminister Włodzimierz Cimoszewicz gestern in Warschau.

Eine Hochgeschwindigkeitsverbindung von Groningen bis in die polnische Hauptstadt und langfristig bis nach Estland, Lettland und Litauen bezeichnete Wulff als seine „Traumvorstellung“. Außer Niedersachsen seien auch Hamburg, Bremen und Meck-



Ministerpräsident Christian Wulff (rechts) wird von Polens Außenminister Włodzimierz Cimoszewicz begrüßt. Foto: dpa

lenburg-Vorpommern bereit, einen solchen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Richtung Osteuropa zu unterstützen.

Die niederländische Regierung hatte angekündigt, die Chancen für eine Transrapidstrecke zwischen Amsterdam

und Groningen über eine Ausschreibung prüfen zu lassen. Falls die Trasse gebaut würde, wäre zunächst eine Verlängerung bis Bremen und Hamburg denkbar. Ein endgültiger Beschluss über den Bau der Strecke soll 2008 getroffen werden.



„Ziel unserer Arbeit ist es, Effizienz mit Schönheit

Prof. Dr.-Ing. Drs. h.c. Jörg Schlaich

und Ökologie zu verbinden.“

Kann ein Ingenieur Konstrukteur und Ästhet zugleich sein? Ob Fußgängerbrücken, Großbrücken oder hohe Türme – Prof. Dr.-Ing. Drs. h.c. Jörg Schlaich hat technisch wie ästhetisch neue Maßstäbe gesetzt. Als Professor für Stahlbeton- und Spannbetonbau an der Universität Stuttgart wandte er sich früh gegen klobig wirkende Betonbrücken und entwarf rund 30 filigrane Fußgängerbrücken, aber auch Großbrücken wie die Ting-Kau-Brücke in Hongkong. Zu den bekanntesten Bauwerken von Schlaich gehört das Dach des Münchener Olympiastadions. Seine Technologie der vorgespannten Seilnetzkonstruktion setzte sich weltweit bei Großdächern durch. Aktuell ist der Bau eines Aufwindkraftwerkes in Australien. Bereits mehrfach ausgezeichnet erhielt er im Dezember 2003 den wichtigsten deutschen Technikpreis: den Werner-von-Siemens-Ring.

zur Vortragsveranstaltung mit
Prof. Dr.-Ing. Drs. h.c. Jörg Schlaich
Die Verantwortung des Bauingenieurs

und Verleihung des
Preises für Mentorship 2004
der Claussen-Simon-Stiftung

Do., 6. Mai 2004, 18 Uhr im Audimax I der
TUHH, Schwarzenbergstr. 95, 21073 Hamburg

Anschrift:

Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH (BMG)
Arnulfstraße 19
80335 München
Tel. 089/543283-0
Fax: 089/543283-999

Internet und E-Mail:

<http://www.schweeeben.de>
E-mail: info@schweeeben.de

Deutschland und Dänemark wollen eine feste Querung.

Schneller nach Kopenhagen

Norddeutsche Zeitung 5

Marlies Fischer
Fehmarn

Ohne Stopp an den Fährhäfen Puttgarden und Rödby von Hamburg nach Kopenhagen – das könnte 2015 Wirklichkeit sein. Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) und sein dänischer Kollege Flemming Hansen haben in Berlin eine gemeinsame Erklärung zur festen Querung über den Fehmarnbelt unterzeichnet. Mit einem Staatsvertrag beider Länder wird innerhalb eines Jahres gerechnet.

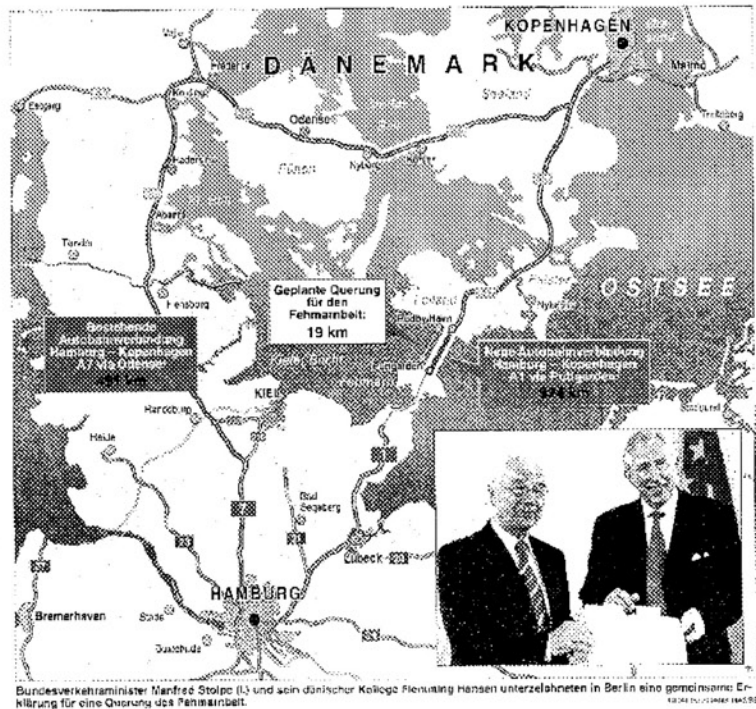
Bisher pendeln unablässig Fähren der Reederei Scandlines über die 19 Kilometer breite Wasserstraße zwischen Puttgarden auf Fehmarn und Rödby auf Lolland. Scandlines-Sprecherin Martina Gollert-Paap sagte dem Abendblatt: „Wir beteiligen uns nicht an der politischen Diskussion über eine Brücke, sondern wollen ein wirtschaftlich erfolgreiches Unternehmen sein.“ Die Bilanz 2003 auf der Linie Puttgarden-Rödby: 6,4 Millionen Passagiere, 1,6 Millionen Pkw, 278 000 Lkw.

Von Hamburg nach Kopenhagen sind es auf dieser Strecke, der so genannten Vogelfluglinie, 324 Kilometer. Wer die Fähre umgehen will, muss 491 Kilometer über Flensburg, Odense und die Große-Belt-Brücke fahren.

„Eine feste Querung bringt Hamburg als Drehscheibe des Handels nur Vorteile“, meint der CDU-Europaabgeordnete und Verkehrsexperte Georg Jarzembowski. „Der Warenverkehr von und nach Skandinavien wird reibungsloser laufen.“ Auch der Hamburger Senat, die Handelskammer und das schleswig-holsteinische Verkehrsministerium forcieren das Projekt.

Etwa vier Milliarden Euro soll die Querung kosten. Bis zu 20 Prozent der Summe könnten von der Europäischen Union (EU) kommen, weil Brüssel die feste Fehmarnbelt-Querung als eines der 30 vorrangigen Verkehrsprojekte im Transseuropäischen Netz (TEN) ansieht. Dänemark und Deutschland wollen Staatsgarantien abgeben. Das Bauwerk soll sich aber durch Mautgebühren refinanzieren. „Ich rechne damit, dass die Fehmarnbelt-Querung in 25 Jahren abbezahlt ist“, so Peter Lundhus vom dänischen Konzern Sund&Bael gegenüber dem Abendblatt.

Für Bau- und Planungszeit sind zehn Jahre kalkuliert. 2015 könnte die Querung fertig sein.



Die Firma hat die Planung und den Bau der Brücken über den Großen Belt zwischen Fünen und Seeland sowie über den Öresund zwischen Kopenhagen und Malmö abgewickelt und berät jetzt Deutsche und Dänen zum Fehmarnbelt.

Für Bau- und Planungszeit sind zehn Jahre kalkuliert. Laut Lundhus kommen eine Brücke oder ein Tunnel in Frage, aber keine Kombilösung wie im Öresund. „Eine Brücke wird billiger. Ein 20 Kilometer langer Tunnel wird große Sicherheitsprobleme aufwerfen“, gibt der Fachmann zu bedenken. Nach Expertenmeinung hätte eine Spannseilbrücke mit zwei Eisenbahngleisen und einer vierspurigen Autobahn den besten Kosten-Nutzen-Faktor.

Auf Fehmarn machen Brückengegner mobil. „Aus ökonomischen und ökologischen Gründen sind wir gegen die Beltquerung“, sagt Bürgermeister Otto-Uwe Schmiedt (parteilos). „Wir fürchten um Arbeitsplätze, Natur und touristische Infrastruktur.“

Visionen

„Schneller nach Kopenhagen“, Hamburger Abendblatt, 24. Juni

Unser stagnierendes Wirtschaftswunderland muss also noch Visionen hervorbringen. Es wäre zu wünschen, dass es nun auch zu dieser Verbindung kommt, rückt sie doch Skandinavien näher an Europa und stärkt die Wirtschaftsregion Norddeutschland. Die Empfehlungen Ihrer Experten aber greifen zu kurz. Zwei Bahnspuren werden allein schon für den kombinierten Güter-/Regioverkehr kaum reichen, sinnvoll wären dazu zwei Spuren magnetgeführten Schnellverkehrs. Sie würden Stockholm auf 3,5 Stunden Reisezeit an Hamburg heranbringen und damit Autobenutzer, die mit 13 Stunden zu rechnen hätten, in die Sinnfrage drängen, was die vier Autobahnspuren auf längere Sicht, Stichwort Maut, entlastet.

Dr. Wulf H. Rumpel,
per E-Mail

18 Hamburger Abendblatt

Schneller nach Kopenhagen (Hamburger Abendblatt vom 24.06.2004)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Kiel, den 27.06.2004

Bei den jetzt vorgestellten Lösungen der Fehmarn-Belt-Querung vermissen Sie eine Option auf den Einsatz der Magnetschwebetechnik. Diese wurde bereits in den TEN verankert und wird auch eine in den Ausschreibungen zugelassene Realisierungsmöglichkeit der Hochgeschwindigkeitsstrecke Amsterdam-Groningen sein. Falls die EU freien Wettbewerb unter den spurgeführten Bahnsystemen zulassen möchte, dann darf die Fehmarn-Belt-Querung für diese Option nicht einfach auf Jahrzehnte „verbaut“ werden, auch, wenn die noch amtierende schleswig-holsteinische Landesregierung meint, Transrapid-Strecken seien derzeit „nicht prioritär“. Der Elbtunnel hatte 1975 auch keine Option auf eine vierte Röhre, welche unter hohem Kostenaufwand nachgerüstet werden mußte.

Aus meiner Sicht wäre anstelle einer 4+2 Lösung (vier Spuren für den Autoverkehr und zwei Spuren für den Bahnverkehr) die Auslegung der Querung auf eine 4+2+2 Lösung wichtig, wobei damit die Option auf zwei Spuren Hochgeschwindigkeitsverkehr unter Berücksichtigung der Spurbreiten für den Transrapid gewahrt wird.

Eine Kombination von Güterverkehr und Hochgeschwindigkeitsverkehr auf einem Gleis ist zudem trotz der hochgelobten „Kompatibilität“ dieser Bahnsysteme auf Rad-/Schiene-Basis völlig irrwitzig; das kann jeder tagtäglich beobachten, wenn der PKW-Verkehr durch langsam fahrende LKWs auf der Autobahn ausgebremst wird.

Gegenüber dem ICE birgt der Transrapid die Chance, die Flughäfen Hamburg und Kopenhagen zu verbinden und dabei innerhalb eines zeitlichen „Slots“ von einer Stunde zu bleiben. Dies würde umweltschädlichen Kurzstreckenflugverkehr für Personen und Güter erübrigen.

Ich erinnere daran, daß von Hamburg aus in der letzten Zeit viele Initiativen für ein europaweites Magnetbahnnetz ausgegangen sind. Was ist aus dem Schulterschuß der fünf norddeutschen Bundesländer geworden?

Mit frdl. Grüßen (M. Dittmer)

Dieser Brief wurde nach den Regeln der altbewährten Rechtschreibung verfaßt.

DR.-ING. WULF H. RUMPEL
21 255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Tostedt, 1 . Juli 2004

Hamburger Abendblatt, Do. 24.Juni 2004, S.5, Schneller nach Kopenhagen, Marlies Fischer
Sehr geehrte Damen und Herren,

von einer Auslandsreise zurück, las ich Ihre umfangreichen Ausführungen zu Beltquerung und war erfreut zu sehen, daß unser vielerorts inzwischen belächeltes, stagnierendes Wirtschaftswunderland noch Visionen hervorzubringen vermag. Er wäre zu wünschen, daß es nun auch wirklich zu dieser Verbindung kommt, rückt sie doch Skandinavien näher an Europa und stärkt gleichzeitig die notorisch schwache Wirtschaftsregion Norddeutschlands mit ihrem Mittelpunkt Hamburg. Was nun freilich Ihre nicht näher vorgestellten Experten betrifft, greift deren Empfehlung, wie so häufig bei zukunftsorientierten Vorhaben, zu kurz. Zwei Bahnspurten werden allein schon für den kombinierten Güter-/Regioverkehr kaum reichen, sinnvoll wären dazu zwei Spuren magnetgeführten Schnellverkehrs. Sie würden das 1000 km entfernte Stockholm auf 3.5 Stunden Reisezeit an Hamburg heranbringen und damit Autobenutzer, die mit 13 Stunden zu rechnen hätten, in die Sinnfrage drängen, was die 4 Autobahnspuren auf längere Sicht, Stichwort Maut, entlastet. TGV und ICE hingegen werden mit ca. 10 Stunden Fahrzeit die dreifache Zeit benötigen und wären wegen ihrer Seitenwindempfindlichkeit bei gleichzeitiger, passiver Spurführung viel zu gefährlich und Wind wird es auf dieser Trasse reichlich geben. Mit freundlichen Grüßen Dr. Rumpel

Kammern drücken aufs Tempo

EURORAPID „Die Planungsvorbereitungen in Deutschland beschleunigen“

Acht Industrie- und Handelskammern zwischen Amsterdam und Hamburg stehen hinter der Idee. Der Förderverein wirbt um Mitglieder.

OLDENBURG/RR – Die Industrie- und Handelskammern Oldenburg, Ostfriesland-Papenburg und Groningen haben erneut bekräftigt, dass sie im Bau eines Eurorapids die Chance sehen, die Wirtschaftsstruktur im Nordwesten zu verbessern und die Region diesseits und jenseits der Grenze im internationalen Konkurrenzkampf „zentral in Europa zu positionieren“. Eine Magnetbahnstrecke Amsterdam-Groningen-Leer-Oldenburg-Bremen-Hamburg könnte die Grundlage für ein größeres immereuropäisches Hochgeschwindig-

keitsnetz bilden, hieß es nach einer gemeinsamen Sitzung. Die Kammern fordern, die deutschen Planungsvorbereitungen zu beschleunigen, damit die niederländischen und deutschen Planungen parallel verlaufen und so eine Grundlage für eine gemeinsame Beschlussfassung erreicht werde.

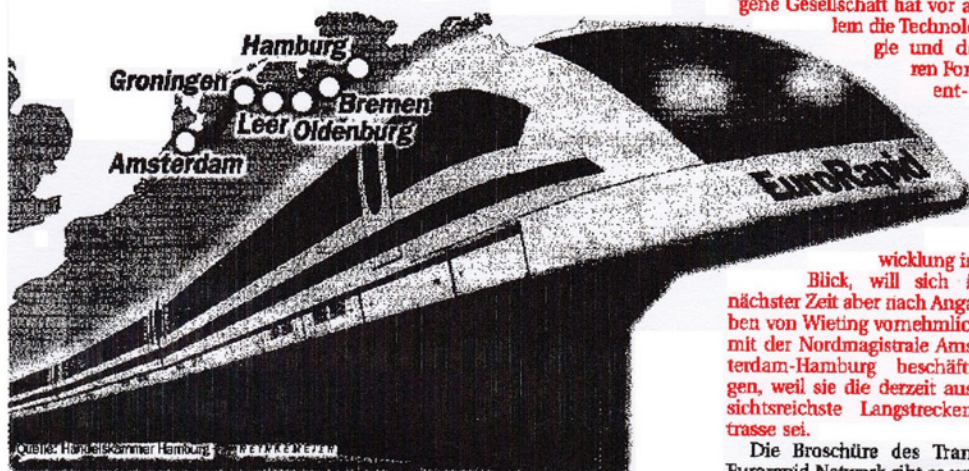
Nach Auffassung der drei Kammern hat sich die Schwebbahntechnik inzwischen

nis zur Rad-Schiene-Technik und durch eine geringere Belastung von Natur und Landschaft gerechtfertigt. Die Magnettechnik biete wegen der hohen Geschwindigkeit sowie hoher Beschleunigungs- und Bremswerte die reelle Chance, zwischen Amsterdam und Hamburg viele Haltestellen einzurichten.

Der von den acht an dieser Strecke liegenden Industrie- und Handelskammern ge-

Magnetschwebbahn, sondern auch um neue Mitglieder. Alle acht IHKs wollen sich gemeinsam für die schnelle Realisierung eines Eurorapids einsetzen.

Dasselbe Ziel verfolgt auch die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid), die in der Region von Vorstandsmitglied Horst Wieting aus Stadland vertreten wird. Die in Hamburg als Verein eingetragene Gesellschaft hat vor allem die Technologie und deren Fort-



Quelle: Handelskammer Hamburg www.transrapid.de

wicklung im Blick, will sich in nächster Zeit aber nach Angaben von Wieting vornehmlich mit der Nordmagistrale Amsterdam-Hamburg beschäftigen, weil sie die derzeit aussichtsreichste Langstrecken-trasse sei.

Die Broschüre des Trans Eurorapid Network gibt es unter ☎ 04 41/22 20-3 41 oder per E-Mail (wischalla@oldenburg.ihk.de).

Informationen auch unter www.ihk-oldenburg.de/Standortpolitik_2626.php und www.pro-transrapid.de

E T WIETING STA RDK

Schwebebahn

„Schneller nach Kopenhagen“, HA, 24. Juni

Bei den jetzt vorgestellten Lösungen der Fehmarn-Belt-Querung vermissen Sie eine Option auf den Einsatz der Magnetschwebetechnik. Diese wurde bereits in den Ausbauplan des Transeuropäischen Netzes (TEN) verankert und wird auch eine in den Ausschreibungen zugelassene Realisierungsmöglichkeit der Hochgeschwindigkeitsstrecke Amsterdam-Groningen sein. Falls die EU freien Wettbewerb unter den spurgeführten

Bahnsystemen zulassen möchte, dann darf die Fehmarn-Belt-Querung für diese Option nicht einfach auf Jahrzehnte verbaut werden, auch wenn die noch amtierende schleswig-holsteinische Landesregierung meint, Transrapid-Strecken seien derzeit „nicht prioritär“. Der Elbtunnel hatte 1975 auch keine Option auf eine vierte Röhre, welche unter hohem Kostenaufwand nachgerüstet werden musste. Michael Dittmer, Kiel

Is it a Bird? A Plane?

Nope, only Shanghai's flashy new Maglev, the world's fastest train. Way ahead of its time seven decades ago, the still-futuristic magnetic levitation system may yet redefine travel everywhere.

By Ron Gluckman/Shanghai, China

LIKE MANY ON THE MAINLAND, I was on the move over the Chinese New Year. My flight lifted off early on the last morning of the Year of the Horse, touching down at the airport eight minutes later. Yet it never left the ground.

My flight - that's what it was called - was aboard Shanghai's spanking-new Maglev (magnetic levitation) train, the world's fastest, most futuristic passenger line.

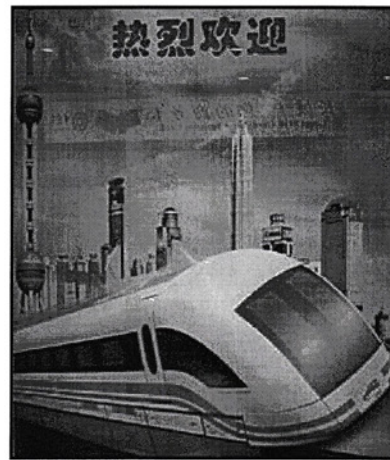
Longest-awaited, too, since it's been an astonishing seven decades since the invention of the process that was finally put to a test on the next-to-the-last day of last year, when Premier Zhu Rongji took an inaugural ride with Chancellor Gerhard Schroeder of Germany, which helped fund and build this line. Now, common cadres were having a turn.

Local media called them "joyrides," these series of trial runs to the international airport in Pudong, across the river from Shanghai proper, that add a bit of flash to the Spring Festival. They certainly live up to the billing.

Smiles abound inside the sleek train as, with a breathtaking whoosh, it rockets to 300 kilometers per hour in two minutes flat. Overhead, like a giant scoreboard, an LED blinks out our record-breaking progress till we top 430 kph.

"It's wonderful," says Lu Cong Mei, who came with her husband, sister and several other relatives. Lu plops into a window seat with her shopping bag of thermal underwear from China's famous undergarment maker Three Gun (motto: "Cozy and Elastic") and gleefully watches scenery flash past like in a Coyote and Roadrunner cartoon.

"Amazing," she comments afterwards. "I'll tell all my friends to try it." Grandson Dai Wei, 14, adds: "It is fast, really fast. Way faster than I expected. It felt like flying."



Indeed, the Maglev is faster than any speeding locomotive precisely because it's as much like a plane as any railroad we've known.

True, the train has no wings, but no wheels or engine, either. Transrapid, the German firm that developed the system, describes the Maglev as "the first fundamental innovation in the field of railway technology since the invention of the railway."

Magnets are the attraction. First, powerful magnets lift the entire train about 10 millimeters above the special track, called a guideway, since it mainly directs the passage of the train.

Not a bird or plane, just Shanghai's new Maglev, the world's fastest train

Other magnets provide propulsion, and braking, and the speeds - up to 500 kph in test runs; a good 60 percent faster than the renowned Bullet Trains - are attained largely due to the reduction of friction.

Is there a need for such speed? Certainly not on such a short sprint, barely 30 kilometers from the subway in Pudong to the airport.

And not at the cost, note critics. The Pudong line, which should go into operation by the end of this year, is unlikely to ever recoup its \$1.2 billion investment.

A high-speed link between Beijing and Shanghai, among several additional Chinese lines under consideration, might cost \$22-30 billion, or nearly as much as China intends to invest in all rail infrastructure nationwide in its current five-year plan.

Still, critics miss the point. And the thrill. The Maglev isn't about getting from point A to B in Pudong. Rather, it's the ride, a glorious glide, from the past to the future.

And where this new train might take us, not simply San Francisco to Los Angeles, say, in less than two hours, but in a flash, from the mundane motion of nowadays to the hyper-speeds of Tomorrowland.

That's the rush I feel stepping aboard Shanghai's sleekly-contoured train, a feeling of futuristic fervor mixed with nostalgia for all those comics and sci-fi novels from boyhood. There is good reason, since the Maglev's technology is actually rather dated. German inventors patented the basic system way back before World War II.



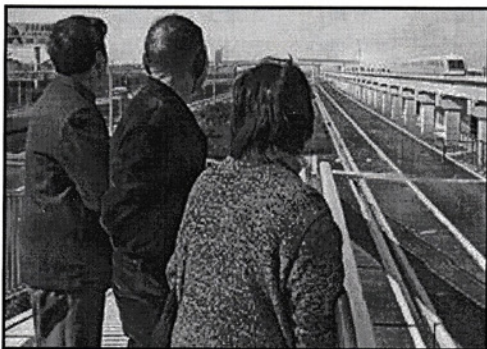
That's another point of critics. In the ensuing seven decades, magnetic levitation trains haven't moved much closer to reality.

A test track in northern Germany was built nearly 20 years ago, but even the Germans have shied away from launching a commercial magnetic levitation line because of the cost.

"The huge investment just doesn't make sense in a country like Germany, with a well-developed rail system," concedes Dr. Wolfgang Rohr, German Consul General in Shanghai.

"But for countries like China - or the United States or Australia - they could jump to this new technology which has huge potential." He points out that the Maglev is pollution-free, with no exhaust.

Later, I join a group of excited old-timers in the countryside, midway to the airport. We watch the Maglev blaze silently past. That's another advantage; hardly any noise.



"In Germany, we've been having endless discussions about this," notes Eckhard Schneider, a German tourist riding the Shanghai Maglev over the holidays. "Here, in China, they just do it!"

Adds companion Ulli Schonart: "They built this all in less than two years. Amazing! In two years in Germany, we'd just have a plan for the evacuation of the birds along the way."

Long hopelessly ahead-of-its time, the Maglev could finally come-a-time. Germany may soon commit to its own line, possibly from Dortmund to Düsseldorf in

Not a bird or plane, just Shanghai's new Maglev, the world's fastest train time for the 2006 World Cup, or a Munich airport express.

Meanwhile, in the United States, a \$1 billion-funded US pilot project has settled on two finalists: a 47-mile Pittsburgh system and a 40-mile track linking Baltimore and Washington, DC.

On the other side of the country, Maglev-backers are lobbying congress to fund a 92-mile circuit between three Southern California airports that could be expanded to a 273-mile web designed to relieve the region's gridlock.

The US proposals would all utilize independently-patented American Maglev technology.

All that is a big if, though. For now, Shanghai is the first out of the tracks, and early-riders give the train-plane two thumbs-up . "I'm proud that Shanghai has this when nowhere else in the world does," says Lu, as we glide almost soundlessly to our arrival at the new Pudong international airport.

On a journey of firsts, here's another. Lu has never seen the airport. Which isn't that surprising, considering she, like the others in her family, and most in China, for that matter, have never taken a flight.

Until now.

Ron Gluckman is an American reporter who has been roaming around Asia since 1991, when he was based in Hong Kong. Since 2000, he has been based in Beijing, covering China for a wide variety of publications including the Asian Wall Street Journal, which ran this in the Weekend Edition of February 21-23, 2003.

To return to the opening page and index



push here





Foto: Transrapid International GmbH & Co. KG

IHK-Industrieausschuss Transrapid im Emsland getestet

Bei einem Besuch der Transrapid Versuchsanlage Emsland mit Testfahrt im Transrapid 08 konnte sich der Industrieausschuss der IHK Lüneburg-Wolfsburg von den Vorteilen der Magnetschwebetechnik gegenüber der konventionellen Rad-Schiene-Technik überzeugen: Er ist gegenüber den traditionellen Hochgeschwindigkeitszügen wie ICE oder TGV schneller, leiser und auch sicherer, da die Magnetschnellbahn systembedingt nicht entgleisen oder mit einem anderen Magnetbahnfahrzeug zusammenstoßen kann. Weitere Vorteile sind die wegen der berührungsfreien Fahrtechnik niedrigeren Instandhaltungskosten sowie der geringere Energie- und Flächenverbrauch. Beeindruckt zeigte sich der von IHK-Vizepräsident Peter-H. Holm geleitete Industrieausschuss auch von der Laufruhe des Transrapid, der während der Testfahrt eine Geschwindigkeit von 400 km/h erreichte. Der Industrieausschuss der IHK Lüneburg-Wolfsburg plädierte vor dem Hintergrund der selbst gemachten Erfahrungen nachdrücklich für die Nutzung der Magnetschwebetechnik in Deutschland. Nach der Erweiterung der Europäischen Union um 10 neue Beitrittsländer im Mai ist der Transrapid das geeignetste Verkehrsmittel, um die wirtschaftliche und gesellschaftliche Integration in Zentral- und Nordeuropa voranzubringen. Ziel eines von sieben norddeutschen Industrie- und Handelskammern – darunter die IHK Lüneburg-Wolfsburg – initiierten Fördervereins mit dem Namen 'Trans Euro-Rapid Network e.V.' ist die Errichtung eines transeuropäischen Magnetschnellbahnnetzes, 'Eu-

roRapid' mit den Eckpunkten Amsterdam, Warschau, Stockholm und Budapest und den Zentralpunkten Hamburg und Berlin. Erste Etappe auf dem Weg dorthin wäre das Teilstück Amsterdam-Groningen-Bremen-Hamburg. ■

Gemessen wird der Schall in sogenannten Dezibeleinheiten dB(A). Diese Werte sind insoweit nur schwer verständlich, als deren Skala nicht linear, sondern logarithmisch eingeteilt wird. Das bedeutet, daß jeweils ca. 3 dB(A) eine Verdoppelung des Schalls anzeigen. So ist beispielsweise der Schallpegel zwischen 80 bis 88 dB nicht nur eine Steigerung von 10%, sondern von etwa 300%, also das Dreifache. Die nachfolgende Tabelle ist demnach so zu bewerten. Hier bedeutet dB Null die Hörschwelle, unterhalb derer ein Mensch nichts wahrnimmt und dB 110, die Schmerzgrenze für unser Ohr. Sie verursacht Hörschäden.

Schallpegel-Messungen

Dezibel (A)

– Flüstern	30 dB(A)
– Konversation	50-60 dB(A)
– Gebirgsbach (dauernd)	80 dB(A)
– TRANSRAPID bei 400 km/h (nur 3 Sek.)	80 dB(A)
– Eisenbahn bei 120 km/h	85-95 dB(A)
– Presslufthammer	105 dB(A)
– Diskothek	110 dB(A)

Quelle: Mayer/van der Brull

H.A. M. 13. FEB 2004
HANDELSKAMMER

Forderung: Bau einer Magnetschwebebahn

Die Hamburger Handelskammer hat zum sechsten Gipfel des Baltic Development Forums den Bau einer Magnetschwebebahn gefordert. Sie soll von Hamburg über Berlin nach Warschau bzw. Prag und Budapest fahren. Sie sei Schlüsselfaktor für die künftige Prosperität im Ostseeraum und ganz Europa, so Präses Karl-Joachim Dreyer. Keine deutsche Stadt habe so stark von der EU-Osterweiterung profitiert wie Hamburg. Mehr als 1700 Unternehmen der Hansestadt pflegen Wirtschaftskontakte mit Ländern der Ostseeregion. (ak)

Harburger genossen das Fahrgefühl

Mit Bussen zur Transrapid-Strecke

Mit dabei war außer den CDU-Politikern Helga Stöver und Hans-Jürgen Rindfleisch auch Ex-Gildekönig Hans-Heinrich Böttcher.

Von Gabriele Malik

Harburg. Während Deutschland unter Hartz IV und anderen Problemen stöhnt, bastelt eine Handvoll Harburger am Wirtschaftswachstum der Zukunft. Das sind Friedrich Wilhelm Merck, Geschäftsführer der Deutschen Eoro Rapid GmbH, Hans-Jürgen Rindfleisch, Industriberater und Inhaber des Eiscafé Edelmann sowie Helga Stöver.

Die rührige CDU-Bezirksstabsabgeordnete hatte zwei Busse nach Lathen im Emsland organisiert, um etwa 100 Harburgern Gelegenheit zu geben, den Transrapid live zu erleben. Un-

ter ihnen war auch der ehemalige Gildekönig Hans-Heinrich Böttcher. Am Zielort, dem Transrapid-Versuchsgelände, stimmte ein Diavortrag über den Eoro Rapid die Gäste auf das kommende Erlebnis ein.

Bei „Eoro“ handelt es sich übrigens nicht um einen Schreibfehler, sondern um eine Anleihe aus dem Griechischen. „Eora“ heißt „schweben“, genau das, was der Transrapid tut. Seine Väter bezeichnen diese Art der Fortbewegung gern auch als Fliegen auf Höhe Null.

„Wenn diese Technologie umgesetzt wird, wächst die Welt zusammen“, erklärte Friedrich Wilhelm Merck. Die Magnetschwebbahn erlaubt Geschwindigkeiten bis zu 500 Kilometern in der Stunde. „Das ermöglicht echte Mobilität und Flexibilität“, erklärte er weiter. „Ein Arbeitnehmer kann in Hamburg wohnen und



Der Transrapid ist ihre gemeinsame Leidenschaft: Friedrich Wilhelm Merck (von links), Helga Stöver (beide Heimfeld) und Hans-Jürgen Rindfleisch aus Marmstorf. Foto: ma

in Berlin arbeiten. Mit dem Transrapid schafft er den Weg in einer Stunde.“

Als es endlich losging mit dem Schweben, erreichte die Spannung in der Reisegruppe ihren Höhepunkt. Mit sanftem Summen setzte sich der Zug in Bewegung, geschmeidig nahm er Fahrt auf und legte unmerklich Geschwindigkeit zu. Kurven erkannten die Fahrgäste daran, dass sich ihnen die Landschaft „entgegenneigte“. Auf der 80 Kilometer langen Fahrt auf der Versuchsstrecke wurde eine Spitzengeschwindigkeit von 400 km/h erreicht.

„Mehr geht nicht, dafür ist die Strecke zu kurz“, bedauerte Hans-Jürgen Rindfleisch. Einen weiteren Grund zum Staunen hatten die Harburger auf dem „Feldherrnhügel“, einem Aussichtspunkt, von dem aus

der Transrapid im Vorbeifahren beobachtet werden konnte. In einer Sekunde erschien er am Horizont, in der zweiten Sekunde vibrierte die Luft, ein kurzes Zischen – und fort war er wieder, fast wie ein Spuk.

Der Zug wird nicht durch eine Lokomotive angetrieben, sondern durch einen Elektromotor, der sich in der Trasse befindet. Er wird von einem zentralen Schaltpult aus gesteuert, was ein Plus an Sicherheit bedeutet. Merck erklärte den Unterschied: „Beim konventionellen Schienenverkehr arbeiten Mensch und Technik zusammen. Fehler sind nicht erlaubt, weil sonst etwas Schreckliches passiert. Beim Transrapid arbeiten auch Mensch und Technik zusammen. Doch Fehler sind erlaubt, weil nichts Schreckliches passieren kann.“

Innovationsinitiative

In einer gemeinsamen Erklärung treten Thomas Schlenz, Konzernbetriebsratsvorsitzender der ThyssenKrupp AG, und der DGB-Vorsitzende Michael Sommer für die zügige Realisierung des ersten Magnetschwebbahn-Projektes in Deutschland ein:

„Mit der Magnetschwebbahn Transrapid ist in Deutschland eine innovative Hochtechnologie bis zur Serienreife ent-



Michael Sommer, Bundesvorsitzender des DGB Foto: DGB

wickelt worden. Nach der erfolgreichen Realisierung der ersten kommerziellen Transrapid-Strecke in Shanghai kann die Magnetschwebbahn nun weltweit zu einem Erfolgsmodell werden, das in Deutschland Arbeitsplätze sichert und schafft. Voraussetzung ist jedoch die Anwendung dieser Technologie auch im eigenen Land. Deshalb treten wir ein für eine zügige Realisierung des ersten deutschen Magnetschwebbahn-Projektes, das den Hauptbahnhof München mit dem Franz-Josef-Strauß-Flughafen verbinden soll.

Ziel unserer Initiative ist es, die technologische Kernkompetenz in Deutschland zu halten und damit Arbeitsplätze bei Siemens, ThyssenKrupp sowie zahlreichen Zulieferunternehmen zu sichern und auszubauen. Wir appellieren daher an Bundesregierung, Bayerische Staatsregierung sowie an die beteiligten Unternehmen, alles zu tun, um dieses Projekt gemeinsam zum Erfolg zu führen. Wir fordern sie auf, schnellstmöglich die Voraussetzungen für eine verbind-

liche Entscheidung zur Realisierung der Flughafenanbindung in München zu schaffen. Wir brauchen dieses Signal, dass unser Land nicht nur die Fähigkeit hat, innovative und zukunftsweisende Technologien zu entwickeln, sondern auch die Kraft, sie im eigenen Land umzusetzen.

Wer Innovationen entwickelt, um sie später nur im Ausland zu bestaunen, gefährdet die wirtschaftliche und soziale Zukunft unseres Landes, seiner Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie seiner Unternehmen. Wir alle wissen: Erst verlassen die Innovationen Deutschland und dann die Arbeitsplätze. Mit einer verbindlichen Entscheidung für die Realisierung des Transrapid-Projektes in München sollten die politisch Verantwortlichen und die beteiligten Unternehmen jetzt diesen Teufelskreis durchbrechen. Dabei können sie mit unserer vollen Unterstützung rechnen. Das von der Bundesregierung proklamierte ‚Jahr der Innovationen‘ darf nicht zu Ende gehen, ohne eine klare Entscheidung zu Gunsten dieses innovativen Verkehrsprojektes.“

HAN 17. AUGUST 2004

BMG 3/2004



Anfang Juni 1999 fuhr der Metrolin erstmals die Strecke Hamburg-Köln. Jetzt soll die Verbindung eingestellt werden. Foto: dpa

Bahnchef Mehdorn stoppt den Metrolin

Der silberne Luxuszug zwischen Hamburg und Köln fährt nur Verluste ein

Berlin (dpa). Die Bahn kommt bei der Fahrt aus den roten Zahlen voran, kämpft aber weiter mit Problemen im Fernverkehr. Im ersten Halbjahr schrumpfte der Betriebsverlust nach Zinsen auf 62 Millionen Euro. Ein Jahr zuvor waren es 143 Millionen Euro gewesen. Wegen der flauen Konjunktur und der Konkurrenz der Billigflieger kamen ICE und Intercity aber bisher nicht in Schwung. Der Luxuszug Metrolin

zwischen Hamburg und Köln soll sogar ausrangiert werden.

Die Konzernspitze gibt dem Luxuszug keine Bewährungszeit mehr. Statt der silbernen glänzenden Wagen mit besonderem Komfort von Ledersitzen bis zur Cocktailbar sollen bald die üblichen ICE oder Intercity fahren. „Mangels Nachfrage und heftiger Konkurrenz in der Luft kann das Angebot nicht wirtschaftlich betrieben werden“, sagte Bahnchef Hart-

mut Mehdorn. Einen endgültigen Beschluss gibt es aber noch nicht.

Auch ob Ticketpreise wegen der stark gestiegenen Energiekosten für Diesel- und Elektroloks erhöht werden müssen, steht nicht fest. Ein weiterer ungebremster Anstieg würde sich aber auch auf die Preise auswirken müssen, hieß es.

Mehdorn bekräftigte das Ziel, 2004 „ein deutlich positives Betriebsergebnis“ zu errei-

chen. Dies ist Voraussetzung für ein baldiges Votum des Bundes als Eigentümer über einen Börsengang, den Mehdorn schon für 2006 anstrebt.

Der Personenverkehr schaffte insgesamt den Sprung in die schwarzen Zahlen und erzielte im ersten Halbjahr 73 Millionen Euro Gewinn. Dies ging allerdings auf das Konto des Regionalverkehrs. Der Fernverkehr mit ICE und Intercity lag dagegen weiter im Minus.

„Infrastrukturmaßnahmen müssen heute im europäischen Maßstab gelöst werden. [...] Nehmen wir ein Beispiel, das den Grünen nicht gefällt: den Transrapid. Diese Technologie auf eine Nahverkehrsbimmelbahn zu reduzieren ist doch absurd. Wir müssen damit etwas Größeres planen.“

DANIEL COHN-BENDIT, WELT am SONNTAG, 8. Juni 2003

<http://www.wams.de/data/2003/06/08/113780.html?s=3>

Michael Dittmer

Mittwoch, 22. September 2004, Nr. 221

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Dittmer - Düvelsbeker Weg 14 - 24105 Kiel

An die
Welt am Sonntag
Redaktion
Brieffach 2510

**„Wir stehen zum
Transrapid...“**

Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe
in der Haushaltsdebatte am 9.9.2004 im
Deutschen Bundestag **BMG 3/2004**

AKTIENKURS



„Dann wollen wir doch mal alle nach vorne blicken...“

Hamburgs Hafen (Welt am Sonntag vom 12.09.2004)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Kiel, den 13.09.2004

Der Transrapid zwischen den Metropolen Hamburg und Berlin wurde niemals endgültig aufgegeben. Die Ertüchtigung der Strecke über Ludwigslust kann aus der heutigen Sicht höchstens eine suboptimale und auch zusammen mit den übrigen erwähnten Ausbaumaßen keine wirklich zufriedenstellende Lösung darstellen. Aufgrund der aktuellen Entwicklung stellt sich die Frage nach einer neuen Hochgeschwindigkeitstrasse für Personen- und Expressgut-Transport, welche auch die Flughäfen einbezieht, mit höchster Priorität. Diese kann aufgrund der Anforderungen und der unbestrittenen Vorteile der Magnetschwebetechnologie nur auf deren Basis vernünftig realisiert werden.

Die unterstellten „Zeitfenster“ auf der Strecke über Ludwigslust für den Güterverkehr können nur wenige Jahre der durch das Wachstum des Hafens und der EU-Erweiterung bedingten Transportnachfrage standhalten. Insgesamt wird der ICE den Güterverkehr blockieren, und es wird wahrscheinlich daraufhin laufen, daß der ICE dort nicht mehr verkehren wird. Denn in absehbarer Zeit müssen Transportkapazitäten geschaffen werden, welche in einer „grünen Welle“ im 10-Minuten-Takt ab Frankfurt/Oder Güterzüge in Richtung Hamburg ermöglichen.

Der Standort Wilhelmshaven als größter deutscher Ölhafen kann für Hamburg keinen Ersatz darstellen, denn es besteht dort ein erhöhtes Risiko, daß es zu Kollisionen zwischen Öltanker und Containerschiffen kommt. Wenn Herr Trittin dieses ökologische Gefährdungspotential nicht wahrhaben will, hat er seinen Beruf verfehlt!

Der Transrapid hätte auf Teilabschnitten schon jetzt Wirklichkeit werden können. Die Folgen dieser rot-grünen Verhinderungstaktik sind – besonders in den neuen Bundesländern – entlang der geplanten Strecke fatal. Nicht zuletzt heißt es nach Ausbleiben der BMW-Ansiedlung in Mecklenburg-Vorpommern aufgrund mangelhafter Infrastruktur-Perspektiven auch wegen der damaligen ablehnenden Haltung der dortigen Landesregierung frei nach Detlev Buck: „Schwerin? – Da ist tote Hose, das kannst'e vergessen“.

Mit frdl. Grüßen

(M. Dittmer)

Dieser Brief wurde nach den Regeln der altbewährten Rechtschreibung verfaßt.

23.9.2004 N. B. Berlin

Deutschland und China vereinbaren engere Zusammenarbeit Breite Plattform für Transrapid-Technologie

„Die Magnetbahn-technologie wird nicht nur in Deutschland und China, sondern weltweit eine Zukunft haben.“ Dies sagte Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe nach einem Gespräch mit dem Generalsekretär des Ministeriums für Forschung und Technik der Volksrepublik China, Herrn Shi Dinghuang, in Berlin.

Bei dem Treffen wurde unter anderem eine gemeinsame Vereinbarung über die Fortsetzung und Intensivierung der Zusammenarbeit auf diesem Sektor unterzeichnet. Kooperationen sind bei der Systemoptimierung und Ermittlung von Kostensenkungspotenzialen im Hinblick auf weitere Anwendungstrecken in China und der Flughafenanbindung in München geplant.

Die Vorbereitungen für die erste Transrapid-Trasse in Deutschland zwischen Münchens Hauptbahnhof und dem Flughafen laufen derzeit auf Hochtouren. Die notwendigen finanziellen Voraussetzungen seitens des Bundes seien dafür geschaffen, betonte Stolpe. Das Land Bayern sei nun gefordert, gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG und der Systemindustrie die Planungen zügig voranzubringen, damit im Jahr 2006 planmäßig mit dem Bau der Strecke begonnen werden könne. „Diese Entwicklung wird nicht nur von unseren chinesischen Partnern mit

Interesse verfolgt, sondern ist zudem ein wichtiges Signal für die deutsche Systemindustrie auch im Hinblick auf den US-amerikanischen Markt“, so der Bundesminister. Neben der Trasse in München gibt es auch Planungen über weitere Anwenderstrecken in den USA und China. In China werden in Kürze konkrete Aussagen über die Verlängerung der derzeit weltweit einzigen, kommerziell betriebenen Transrapid-Strecke in Shanghai sowie Verbindungen nach Nanjing und Hangzhou erwartet.



In München wird 2006 die erste Transrapid-Strecke in Deutschland entstehen – ein Signal auch für den internationalen Markt

Foto: Transrapid International

Zum Thema: „Hamburgs Hafen“ vom 12. September

Der Transrapid zwischen Hamburg und Berlin wurde niemals endgültig aufgegeben. Die Ertüchtigung der Strecke über Ludwigslust kann aus der heutigen Sicht auch zusammen mit den übrigen erwähnten Ausbaumaßnahmen keine wirklich zufrieden stellende Lösung darstellen. Auf Grund der aktuellen Entwicklung stellt sich die Frage nach einer neuen Hochgeschwindigkeitstrasse für Personen- und Expressgut-Transport, welche auch die Flughäfen einbezieht, mit höchster Priorität. Diese kann auf Grund der Anforderungen und der unbestrittenen Vorteile der Magnetschwebetechnologie nur auf deren Basis realisiert werden. Die unterstellten „Zeitfenster“ auf der Strecke Ludwigslust für den Güterverkehr können nur wenige Jahre der Transportnachfrage standhalten. Insgesamt wird der ICE den Güterverkehr blockieren, und es wird wahrscheinlich daraufhin laufen, dass der ICE

dort nicht mehr verkehren wird. Denn in absehbarer Zeit müssen Transportkapazitäten geschaffen werden, welche im Zehn-Minuten-Takt ab Frankfurt/Oder Güterzüge in Richtung Hamburg ermöglichen.

Michael Dittmer, 24105 Kiel

**Präsentation durch BMG
auf der Messe in Berlin**

Münchener Transrapid-Projekt auf der InnoTrans

Berlin/München • Auf der Internationalen Fachmesse für Verkehrstechnik (InnoTrans) in Berlin wurde immer wieder die Frage laut, wann nun endlich mit dem Bau der Magnetbahnverbindung vom Hauptbahnhof zum Flughafen München begonnen werde.

Es sei „höchste Eisenbahn“, dass in Deutschland endlich eine erste Anwendungstrecke gebaut werde, hieß es in Kreisen der Fachbesucher aus dem In- und Ausland. Während der viertägigen Fachmesse, auf der die BMG mit einem Messestand vertreten war, diskutierten die Besucher der Fachmes-

se über die Vorteile des Münchener Vorhabens.

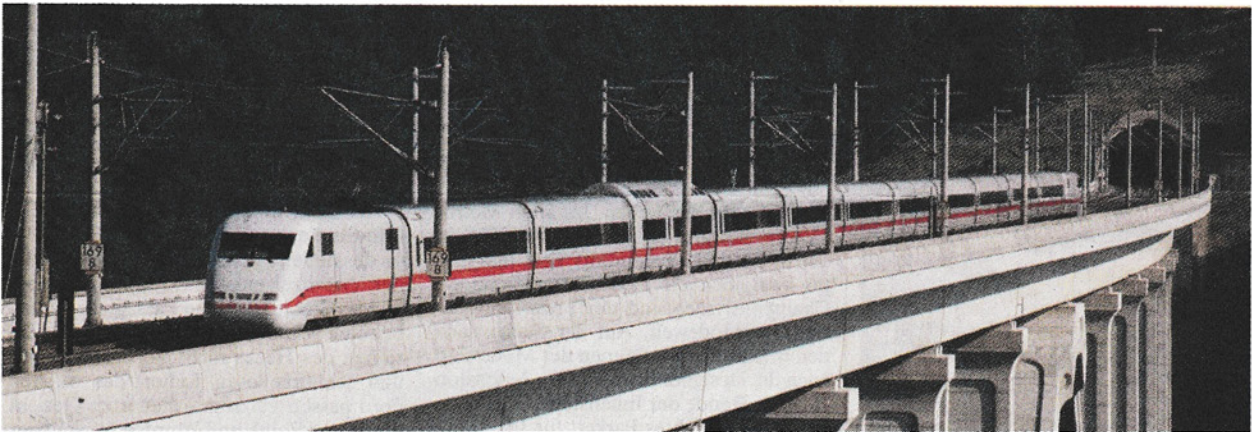
Vor allem Gäste aus dem Ausland machten sich stark für die Shuttle-Verbindung zwischen den beiden Münchener Drehkreuzen. Die bisherige Anbindung des Flughafens über Straße und Schiene an die Fernbahn sei wenig attraktiv.

Wenn im Ausland weitere Strecken realisiert werden sollen, - so hörte man in Berlin immer wieder - dann müsse eine kommerziell betriebene Strecke im „Erfinderland“ schnellstens gebaut werden. Die viertägige Messe ging am Freitag zu Ende.

Der Zug der Zukunft ist schon auf dem Abstellgleis

Einen HTE für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr wird es vorerst nicht geben /

Die Deutsche Bahn verlängert das Leben des ICE 1



Alter Bekannter wird verjüngt: Der ICE 1 bleibt bis 2015/2016 auf der Schiene

Foto DB/Jazbec

Das Europa auf der Schiene wächst zusammen. Aber nur ganz langsam. Zwar mangelt es nicht an Appellen, und es wird auch daran gearbeitet, wie in der vergangenen Woche auf der Schienenverkehrsmesse Innotrans in Berlin wieder deutlich wurde. Jedoch ist es noch ein weiter Weg zur Vereinheitlichung von technischen Standards, betrieblichen Verfahren und rechtlichen Rahmenbedingungen. Noch leidet der grenzüberschreitende Personen- und Güterverkehr darunter, daß über Jahrzehnte in den einzelnen Staaten ganz unterschiedliche Bahnstrukturen gewachsen sind, die nicht von heute auf morgen aufzubrechen sind. Einer, der morgen oder übermorgen einmal freie Fahrt durch Europa genießen sollte, war der Highspeed Train Europe (HTE), der europäische Hochgeschwindigkeitszug der Zukunft. Die Deutsche Bahn, die französische SNCF und die italienische FS haben sich jahrelang abgemüht, die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Jetzt ist dieses Projekt abgebrochen worden.

Der HTE sollte der Nachfolger für ICE und TGV werden und schon im Jahr 2010 Passagiere befördern (F.A.Z. vom 11. Juni 2002). Die drei großen Bahnen hatten sich vorgenommen, die Spezifikation für eine modular aufgebaute Fahrzeugplattform zu entwickeln, die sie ihren jeweiligen besonderen Anforderungen angepaßt hätten. Nicht zuletzt hatte man sich erhofft, durch gemeinsames Auftreten und höhere Stückzahlen günstigere Preise bei der Industrie aushandeln zu können. Nach Darstellung der Deutschen Bahn hat sich allerdings herausgestellt, daß ein solcher Zusammenschluß zu einer Einkaufsmacht zur Zeit nicht mit europäischem Recht in Einklang zu bringen sei.

Außerdem sind die Verhandlungen darüber, wie ein solches Fahrzeug technisch im einzelnen auszusehen hat, zuletzt ins Stocken geraten. Mühevoll hatten Arbeitsgruppen im Verlauf von dreieinhalb Jahren rund 10000 Details geklärt, doch über die letzten 500 Punkte war keine Einigkeit zu erzielen. Die Bahnen, sagt Joachim Mayer, Mitglied der Geschäftsleitung der DB Systemtechnik, seien in ihren nationalen Systemen verankert, sie wollten sich von bestimmten Prinzipien, die sich bei ihnen bewährt hätten, einfach nicht trennen. So gebe es unterschiedliche betriebliche und rechtliche Grundlagen, die sich auf die Konstruktion eines Fahrzeugs auswirkten, zum Beispiel beim Catering, bei den Abfertigerungsverfahren am Bahnsteig, bei Sicherheitskonzepten. „Auf der Standardisierungsebene schaffen wir nicht soviel, wie wir erwartet hatten“, stellt Mayer fest.

Die Deutsche Bahn kann den Abschied vom HTE verschmerzen, weil inzwischen der „Beschaffungsdruck“ weg ist. Wegen Sparzwängen wurde der Zeitpunkt für Neubeschaffungen im Fahrzeugpark hinausgeschoben – das alte Material soll länger laufen. „Aus dem Vorhandenen mehr machen“ ist nun die Devise. Im Hochgeschwindigkeitsverkehr hat sich die DB entschlossen, ihren ICE 1 später als geplant auszumustern. Die 59 Züge der ersten ICE-Generation, die vor 13 Jahren in Betrieb ging, werden vom nächsten Jahr an von Grund auf überholt. „Wir haben festgestellt, daß man die ohne Risiko weitere zehn Jahre fahren kann“, erklärt Mayer.

Diese Entscheidung hat für die Bahn den erfreulichen Nebeneffekt, daß man den Mitarbeitern in den eigenen Instandhaltungswerken Arbeit verschafft und Überkapazitäten verringert. Die Renovie-

rung der ICE 1-Flotte soll in Nürnberg stattfinden, die Züge bekommen dort neue Innenräume, zusätzliche Ausstattung wie moderne Fahrgast-Informationssysteme oder Steckdosen am Sitzplatz und sollen auf höhere Zuverlässigkeit getrimmt werden. Für die gesamte Umrüstung plant die Bahn weniger als 200 Millionen Euro ein, für eine Neubeschaffung wäre ein Milliardenbetrag zu veranschlagen.

Gleichwohl ist Mayer überzeugt, daß die Arbeit der HTE-Arbeitsgruppen nicht vergeblich gewesen ist. Die bisherigen Ergebnisse der vielen Sitzungen könnten Grundlage sein für kommende einheitliche Standards im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr. Und außerdem bestehe die Hoffnung, daß das deutsch-französisch-italienische Vorhaben in einigen Jahren wiederaufgegriffen werde. „Der Kostendruck hilft, nationale Barrieren zu überwinden.“

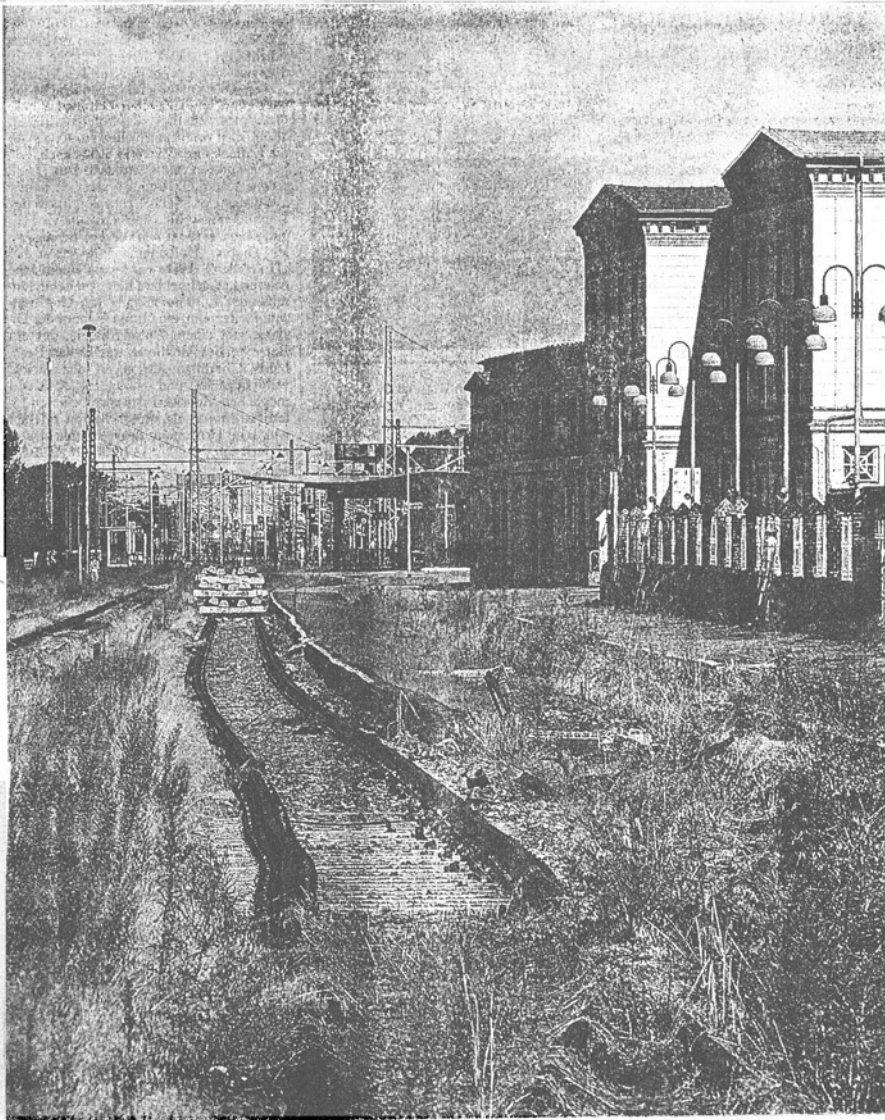
WALTER WILLE

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Seite 16 / Montag, 7. Juni 2004, Nr. 130

Frankfurter Allgemeine Zeitung Seite T 4 / Dienstag, 28. September 2004, Nr. 226





Auf die alten Gleise setzen nur noch die Parteien – auf das Neue wartet man nebenan und allein.

Foto Christian Thie

FAZ 18. SEPTEMBER 2004

Es fährt kein Zug nach Nirgendwo

Ankunft in einer schrumpfenden Stadt: Ist Wittenberge unsere Zukunft?

Handelskammer: Quantensprung erst durch Euro-Rapid

Die Handelskammer sieht in der schnelleren ICE-Verbindung zwischen Hamburg und Berlin zwar neue Chancen für Hamburger Unternehmen auf dem Hauptstadt-Markt, einen wirklichen Quantensprung würde aber erst eine Euro-Rapid-Strecke zwischen beiden Metropolen bedeuten.

„Mit einer noch einmal um 30 Minuten verkürzten Fahrtzeit könnten die beiden Städte auf Pendlerdistanz zusammenrücken und zu einem Wirtschaftsraum vergleichbar der Region Rhein-Ruhr verschmelzen“ sagte Hauptgeschäftsführer

Hans-Jörg Schmidt-Trenz am Dienstag auf

DIE WELT 10. NOVEMBER 2004

einem von der Handelskammer und der IHK Berlin organisierten Parlamentarischen Abend in der Hauptstadt. Diese Strecke könnte das Herzstück eines Eurorapid-Netzes werden, das Berlin und Hamburg mit den europäischen Metropolen Amsterdam, Kopenhagen, Stockholm, Warschau, Prag und Budapest verbindet.

FBi

FAZ HOCHSCHULANZEIGER
JANUAR 2004

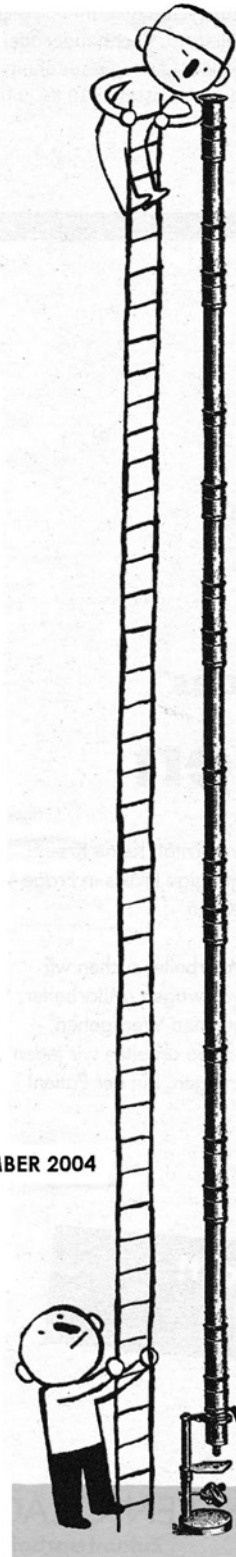
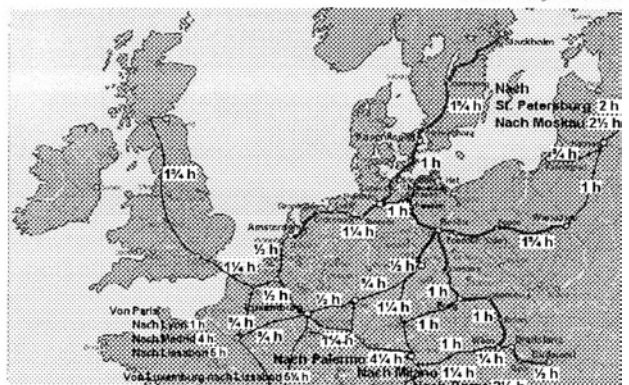


Illustration: Jörg Mühle, Labor



4. Transrapid-Fachtagung in Dresden

Transrapid im produktiven Einsatz, hoher industriepolitischer Nutzen bei Einsatz in Deutschland

Die 4. Transrapid Fachtagung in Dresden, an welcher etwa 200 Personen teilnahmen, fand unter dem Hintergrund der Aufnahme des kommerziellen Betriebs des Transrapid drei Tage vor Anfang dieses Jahres sowie der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens für die erste kommerzielle Anwendungsstrecke in Deutschland statt. Die Hauptveranstaltung wurde moderiert von dem Geschäftsführenden Direktor des Kompetenzzentrums für Hochleistungsbahnen und Magnetschwebetechnik an der Technischen Universität (TU) Dresden, Professor Arnd Stephan, die Grußworte kamen von Prof. Wilfried Killisch, dem Prorektor für Wissenschaft. Für die etwa 150 Teilnehmer der Tagung wurden 19 Vorträge gehalten.

Folgende Themen waren Gegenstand der Vormittagsveranstaltung:

Eröffnungsvortrag: Der Transrapid in Deutschland - ein Synonym für ein blockiertes Land?

Gunter Weißgerber, Mitglied des Bundestages und des Gesprächskreis Transrapid

Herr Weißgerber, vor 15 Jahren einer der Redner auf den Montagsdemonstrationen, schilderte seine persönlichen Eindrücke mit dem von ihm herbeigesehnten föderalen System in der größer werdenden Bundesrepublik und stellte fest, daß wir uns politische Entscheidungswege leisten, welche gekennzeichnet sind von "organisierter Verantwortungslosigkeit zwischen Bund, Ländern und Kommunen" sowie Kompetenzwirrwarr und Machtpoker. Hierbei ging er auch auf den Bundesrat ein, dessen Möglichkeiten zur Blockade "zunehmend ausgenutzt" wird. Dabei nahm er auch auf das "unrühmliche" Verhalten seiner Partei nicht aus.

Er betrachtete den Transrapid als Spielball von Interessengruppen, dessen Verhinderung bis heute sich auf dem "föderalen, auf Reformstau und Beharrung ausgelegtem Deutschland unserer Tage und auf dem fehlenden Mut der Industrie" begründet. Beeindruckt war er von dieser Technologie nach einem Fernsehbericht in den 80er Jahren über die Teststrecke in Lathen, wo der Transrapid als "grünste Innovation des 20. Jahrhunderts im Bereich fahrbahngebundener Verkehrsmittel" - im Gegensatz zu China - nach den Worten Münteferings auch heute noch im Kreis herumfährt, obwohl er schon lange für den Fahrgastbetrieb einsatzreif ist.

Er bekräftigte seinen Einsatz für die geplante Transrapid-Strecke im München, wobei er sich im Haushaltsausschuß des Bundestages mit Frau Göring-Eckhard von den Grünen zusammenarbeiten muß. Da diese nicht willens ist, von ihrer ablehnenden Haltung abzurücken, könnte dieser Konflikt nur durch ein Machtwort von Gerhard Schröder und Joschka Fischer zugunsten des Transrapid entschieden werden.

In seinem Schlußwort warb er als Leipziger für eine zusätzliche Verbindung von Berlin zum Flughafen Leipzig, der in 20 Minuten erreicht werden könnte und einen neuen Berliner Großflughafen überflüssig machen könnte, auch wenn diese jetzt noch nicht auf der Tagesordnung steht.

Zukunft des Transrapid in Deutschland - Stand der Entwicklung und Ausblick durch die Bundesregierung

Ministerialrat Dipl.-Ing. Wolfgang Dörries

Herr Dörries ging in seinem Vortrag auf den Transrapid-Plafont für Anwendungsstrecken in Deutschland, der Transrapid-Versuchsanlage im Emsland (TVE), dem Weiterentwicklungsprogramm (WEP) sowie auf Kooperationsabkommen mit den USA und der VR China ein. Er berichtete im Zusammenhang mit der geplanten Anwendungsstrecke in München von einem neuem Aspekt welcher auf der letzten Fachtagung noch nicht bekannt war. Auf Initiative des Bundesrechnungshofes ließ das BMVBW den industriepolitischen Nutzen für diese Strecke durch einen unabhängigen Experten, Prof. Baum, ermitteln. Nach dessen Ergebnis würde im ungünstigsten Fall das durch den verkehrspolitischen Nutzen bedingte Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,6 sich auf 1,89 erhöhen und im günstigsten Fall sogar auf einen Wert von über 4,0.

Das Gutachten befindet sich zur Zeit in der Detailprüfung. Das BMVBW erwartet Zielkosten von 1,85 Mrd. Euro für den Bau der Strecke und eine gegenüber der Machbarkeitsstudie verbesserte Erlösprognose. Im Haushaltsentwurf für 2005 stehen weiterhin 550 Mio. Euro zur Verfügung.

Er wies darauf hin, daß der chinesische Bauleiter für chinesische Transrapid-Projekte, "Commander Wu" auf das Scheitern des Projekts in München wartet, damit er die Chance bekommt, zum Nulltarif

das gesamte deutsche Know-How zu erhalten. Er bekräftigte damit seine Ansicht, daß das Projekt kommen muß, um der Technologie zur Sicherung der Kompetenz und von Arbeitsplätzen zum Durchbruch zu verhelfen. In dieser Phase des Projekts sind im Bereich der Systemtechnik, dem Ingenieurwesen und Planung ca. 1000 - 2000 Personen mit dem Thema beschäftigt.

Im Juli konnte eine Aufstockung der Finanzmittel für das WEP für 2004 auf 40 Mio. Euro und für 2005 auf 32,5 Mio. Euro erreicht werden. Von der Industrie erwartet das BMVBW einen hohen Eigenbeteiligungsanteil sowie ein Kostensenkungspotential bei Investitions- und Betriebskosten gegenüber der Machbarkeitsstudie von 20%. Nach der 2003/2004 erfolgten Ertüchtigung der 20 Jahre alten TVE soll diese 2005 unter Fahrplanbedingungen durch die DB AG betrieben werden. Durch die Ertüchtigung wurde nach seiner Einschätzung die Verfügbarkeit der Anlage deutlich erhöht. Der Fortbestand und die Finanzierung der TVE ist bis spätestens Mitte kommenden Jahres zwischen den Beteiligten zu klären. Denn die bisherige Finanzierungsvereinbarung läuft 2005 aus und für 2006 sind im Haushalt nur noch Auslaufbeiträge eingeplant. Außerdem läuft die Planfeststellung für die TVE 2008 aus. Hier ist eine politische Entscheidung erforderlich. Nach Auffassung von Herrn Dörries die Anlage "aus fachlicher Sicht" weiter benötigt, damit die noch zu entwickelnden Komponenten nach dem Jahreswechsel 2006/2007 in letzten Phase des WEP auch getestet und zugelassen werden können.

Derzeit findet eine Diskussion mit Vertretern der VR China um ein neues Kooperationsabkommen in Bezug auf neue Anwendungsstrecken dort statt. Hierbei geht es insbesondere um die Realisierung einer 170km langen Verbindung zwischen Shanghai und Hangzhou bis zur EXPO 2010, deren Probetrieb ab 2009 erfolgen soll. China möchte einen 70%igen lokalen Anteil an der Produktion und eine 50%ige Kostensenkung erreichen, hält die Kernkompetenz der deutschen Systemindustrie noch für unverzichtbar. Nach den Präsidentschaftswahlen in den USA wird seitens des BMVBW die Verabschiedung des Efficiency Act 22 und anschließend eine Intensivierung des Kooperationsabkommens erwartet, wobei eine Entscheidung über eine mögliche erste Anwendungsstrecke in den USA fallen könnte. Als mögliche Strecken sind derzeit die Flughafenanbindung Pittsburg, die Strecke Baltimore-Washington und die Verbindung zwischen Las Vegas und Primm (mit Weiterführung in Richtung Los Angeles).

Das Weiterentwicklungsprogramm TRANSRAPID des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

Dipl.-Ing. Stefan Herzberg

Herr Herzberg gab zunächst einen Abriss über die Geschichte des WEP, welches am 05.02.2000 mit dem Stop der Planung für die Strecke Hamburg-Berlin, zusammen mit weiteren Maßnahmen zur Zukunftssicherung der Technologie (Machbarkeitsstudien, Fortbestand der TVE, internationale Kooperationsabkommen) angekündigt wurde. Das WEP besteht aus den Projekten "Weiterentwicklung Systemtechnik" und "Neuentwicklung kostenreduzierter Fahrweg". Im ersten geht es in erster Linie um die Fortentwicklung der Technologie sowohl im Fernverkehr als auch im Shuttlebetrieb und um die Reduktion der Kosten für die Systemkomponenten. Bei der Weiterentwicklung des Fahrwegs geht es um Berücksichtigung neuer Belastungen des Materials, welche sich aus einem Shuttlebetrieb und einer erhöhten Taktrate ergeben.

Beide Projekte bestehen aus vier Phasen, d.h. Konzeption bzw. Verhandlung, Entwicklung/Konstruktion Lieferung von Prototypen sowie deren Zulassung. Am Ende der inzwischen abgeschlossenen ersten Phase der Projekte wurden insgesamt 14 Entwicklungsthemen festgelegt, welche das Gesamtsystem, den Antrieb, die Betriebsleittechnik, das Fahrzeug und den Fahrweg betreffen.

Bei der Fortentwicklung des Gesamtsystems werden aktualisierte, anerkannte Regeln der Technik in die MSB-Systemdokumente eingearbeitet, ein durchgängiges Diagnosekonzept mit einer einheitlichen Software-Architektur entwickelt und eine Lösung zur Reduktion des Anschlußfahrwegs (u.a. Verkürzung von Fahrweglängen in Endstationen) erarbeitet.

Im Bereich Antrieb sollen das Verfahren der Feldmeßsonde für eine robustere Regelung, eine innovative standardisierte Regelungs- und Steuerungs-Hardware sowie eine Umrichtereinheit mit Energierückspeisungsmöglichkeit, geringerem Raumbedarf, höherer Leistung und Lebensdauer zum Einsatz gebracht werden.

Die Betriebsleittechnik soll für eine Bereichsüberlappung erweitert werden, um eine erhöhte Zugfolge, eine Verringerung der Anzahl von Unterwerken und Antriebsbereichen sowie eine Erhöhung der Flexibilität des Betriebes in Stationen und Wendeanlagen ermöglichen. Dagegen ist heutzutage eine Betriebsleitzentrale für einen zu überwachenden Bereich verantwortlich.

Ein neues Fahrzeug soll für den speziellen Anwendungsfall Flughafenzubringer entwickelt werden, und Fahrzeuge sollen in Zukunft Bordenergie auch bei Geschwindigkeiten unter 100km/h berührungsfrei aufnehmen. Bisher liefert der Linearmotor erst ab dieser Geschwindigkeitsgrenze berührungsfreie Energie. Dadurch entfallen zwei sicherheitskritische Aktionen bei der Ankunft und Abfahrt eines Zuges, mechanische Wechselwirkungen, bestimmte Instandhaltungsarbeiten und es werden Schallemissionen, Betriebsrisiken im Winter sowie generell Investitionskosten reduziert. Im Themenkomplex Fahrweg ist die Aufgabe der Entwicklung einer automatischen Fahrwegdiagnose, eine Reduktion von

Erschütterungen durch ein Masse-Feder-System und eine Optimierung von Fahrwegträger und -lager enthalten. Des Weiteren soll die Anzahl der Spurwechseleinrichtungen erhöht und die aerodynamischen und funkttechnischen Bedingungen in Tunnelbereichen verbessert werden.

Die deutsche Magnetbahn - Anwendungsfall Hauptbahnhof-Flughafen München

Ministerialdirigent Dieter Wellner

Die erfolgreiche Verwirklichung des neuen Münchener Flughafens seitens des Freistaats war für Herrn Wellner seine "Jugendsünde". In diesem Zusammenhang wies er darauf hin, daß es heutzutage sehr schwierig sein wird, einen Flughafen in Großstadtnähe zu bauen, was auch noch die Berliner Planer erfahren könnten. Unter diesem Hintergrund könnte der Flughafen Leipzig, der - wie von Herrn Weißgerber angesprochen - durch eine Transrapid-Verbindung ein Vorortflughafen von Berlin wäre, eine sinnvolle Alternative darstellen.

Mittlerweile ist nach seinen Worten der Flughafen der "zweitgrößte österreichische Flughafen", er besitzt daher ein großes Einzugsgebiet, wobei viel Verkehr aus dem Raum Salzburg kommt. Der Hauptbahnhof München wird derzeit täglich von 750 Regional- und Fernzügen sowie 1100 S-Bahnen und 1000 U-Bahnen angefahren. Für Bayern ist es verkehrspolitisches Ziel, eine schnelle, direkte Flughafenanbindung zu schaffen. Hierfür erscheint der Transrapid ideal. Bayern zahlt daher den größten Anteil für die Finanzmittel der BMG. Die EU hat für das Planfeststellungsverfahren der Transrapidstrecke aus den Mitteln für Transeuropäische Netze eine Förderung von 7,5 Mio. Euro beschlossen, da mit dieser überwiegend Fernverkehrsreisende von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

Herr Wellner hielt auch aus industriepolitischer Sicht die Strecke für wichtig, denn ungeachtet der Tatsache, daß der Transrapid in China überaus erfolgreich ist, werden potentielle Kunden aus dem Ausland skeptisch, wenn diese Technologie nicht auch in Deutschland zum Einsatz kommt. Auch gegenüber einer Expreß-S-Bahn hat der Transrapid einige Vorteile. Erstere würde auch über 1 Mrd. Euro kosten, von denen 49% Bayern zu tragen wären. Außerdem müßten jährlich 23 Mio. Euro Bestellerentgelte an die DB AG gezahlt werden. Wegen der längeren Fahrzeit wäre zudem mit 40% weniger Fahrgästen zu rechnen. Außerdem würde der Bund nach einer zweiten S-Bahn-Neubaustrecke mittelfristig kein weiteres Rad-Schiene-Großprojekt in München fördern.

Anfang November wird eine Aufsichtsratsitzung bei der BMG stattfinden und eine Entscheidung zum Planfeststellungsverfahren gefällt werden. Realisierungsentscheid wird erst nach dem Abschluß des Planfeststellungsverfahrens stattfinden. Die Hauptlast der Investition wird bei der öffentlichen Hand liegen.

Die bayrische Landesregierung signalisiert auch, daß sie den Transrapid möchte, aber nicht "um jeden Preis". Deshalb müßten sich auch noch der Bund und die Industrie bewegen. Gemeint ist hier eine Aufstockung der Bundesmittel aus dem Transrapid-Plafont. An die Industrie gerichtet, meinte er zum Preis von 50 Mio. Euro pro Kilometer für die Strecke, "viele wollen verdienen, wir müssen ihn wirklich wollen". Die Industrie solle sich zum Kilometerpreis erklären und die Verfügbarkeit der Komponenten garantieren.

Entwicklungspotential des Transrapid für zukünftige Einsatzfelder

Luitpold Miller

Herr Miller stellte zunächst die Entwicklungsgeschichte der bei Thyssen gefertigten Fahrzeuge, vom Versuchsfahrzeug HMB2 von 1976 bis zum für 2006 geplanten Transrapid 09 dar. Letzter wird im Rahmen des Weiterentwicklungsprogramm für den Anwendungsfall Flughafen-Shuttle in enger Abstimmung mit der BMG und der DB AG optimiert. Der jetzt in Lathen und in Shanghai im Einsatz befindliche Fahrzeugtyp wurde erstmalig während der EXPO 2000 einem breiten Publikum vorgestellt werden und erreichte in China eine Geschwindigkeit von bis zu 501,5 km/h, eine Verfügbarkeit von 99,8% mit weiter steigender Tendenz und Anfang Juli eine Anzahl von einer Mio. Fahrgäste. Der TR09, dessen Entwicklung inzwischen begonnen hat, wird breitere Einstiegstüren, für ein komfortables Raumempfinden einen gegenüber heute verringertem Innengeräuschpegel und eine Gangbreite von einem Meter bei vier Sitzen pro Reihe aufweisen.

Für die Anlieger wird das Fahrzeug um 2 bis 3 db leiser sein, da wegen einer berührungsfreien Energieeinspeisung bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h es keine Stromabnehmeröffnungen mehr gibt. Der Betreiber kann durch eine Erhöhung der Transportkapazität, höherer Zuverlässigkeit und Transportkapazität mit einer besseren Wirtschaftlichkeit rechnen. Der neue Fahrzeugtyp wird auch Konstruktionsmerkmale aufweisen, welche ihn kollisionsverträglicher machen.

So wurde eine neue Bugstruktur entwickelt, welche die anfallende kinetische Energie bei den Aufprallszenarien Baum am bzw. quer auf dem Fahrweg und 50 kg schwerer Stein auf dem Fahrweg im Falle eines Falles auf ein unkritisches Maß zu verringern. Dies konnte in Tests bereits nachgewiesen werden. Für das Aufprallszenario kleine Steine auf dem Fahrweg wird in Zusammenarbeit mit dem Institut für Leichtbau und Kunststofftechnik eine Lösung erarbeitet, welche vor Beschädigungen der Tragkufen im Unterflurbereich schützen soll.

Aus dieser Zusammenarbeit entstand inzwischen ein neuartiges Gleitsystem, welches bei einem äußerst selten vorkommendem, gleichzeitigem Ausfall benachbarter Tragsysteme den Zug sanft zum Stillstand bringen soll. Gegenüber früher bestehen die Kufen nicht mehr aus Stahl, sondern aus CFC Kunststoff, wobei der Fahrweg mit einer speziellen Gleitebene versehen ist. Die Erwartungen aus einer Verschleißprognose von 0,01mm Abrieb pro km konnten in Shanghai und Lathen verifiziert werden.

Auch bei der Fahrwegs-ausrüstung konnten im Rahmen des Shanghai bereits Verbesserungen eingebracht werden. Ein Erdschluß bei der Motorwicklung durch nach nach deren Neuentwicklung ausgeschlossen werden. Außerdem konnte durch Optimierung der Verlegefahrzeuge die Biege- und Verlegegeschwindigkeit um den Faktor 2,5 verbessert werden.

Die Kosten der Instandsetzung elektronischer Fahrzeugbaugruppen betragen in Shanghai pro Sitzplatz und Kilometer 0,1 Cent, bis 2007 wird eine Verringerung um 30% erwartet.

Herausforderungen der Verkehrspolitik in Ostmitteleuropa

Dr. Gerhard Platzer

Herr Dr. Platzer ging als einziger Vortragender auf die Anforderungen ein, die sich an den Gütertransport aufgrund der größer werdenden EU stellen werden. Nach der EU-Erweiterung werden sich die europäischen Regionen neu positionieren. Es kommen 75 Millionen Neubürger hinzu und es gibt große Distanzen zum derzeit einzigen gegenwärtigen wettbewerbsfähigen Wirtschaftskernraum (Grenzraum zwischen Deutschland-Schweiz-Italien zu Benelux und Frankreich sowie Südengland, „Blue Banana“) zu überwinden. Eine neue Kernzone „New Banana“, welche Bereiche von Polen, Tschechien, der Slowakei, Österreich und Ungarn umfaßt, wird entstehen. Eine Zwischen den Jahren 2000 und 2015 wird das Güterverkehrsaufkommen in den (alten) EU-15-Ländern um 25% zunehmen, in den neuen Ländern sogar um 60%. Dabei wird sich die Ausrichtung der Verkehrsströme in Ost-West-Richtung weiter verstärken. Dies wird zu einer Überlastung des Straßenverkehrsnetzes führen, was sich besonders auf den Wirtschaftskernraum, u.a. auf Österreich und Deutschland auswirken wird. In Österreich liegt der Anteil an grenzüberschreitendem Verkehr aus den neuen EU-Ländern bereits bei 70%. Um die verkehrlichen und ökologischen Belastungen des Straßenverkehrs abzumildern, ist eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf den konventionellen Bahnverkehr sowie eine betriebliche Trennung des regionalen/internationalen sowie des Personen- und Güterverkehrs erforderlich. Hierbei muß insbesondere eine neue Qualität beim Personenfernverkehr geschaffen werden.

Herr Dr. Platzer stellte Ergebnisse seiner Untersuchungen vor, die auf einem Erreichbarkeitsbasiertem Raster-Raumanalyse Modell (ERRAM) basieren. Er ging dabei auf Änderungen im Bevölkerungspotential im 120 Minuten Einzugsbereich entlang einer Transrapid-Strecke innerhalb des Paneuropäischen Korridor IV, d.h. zwischen Berlin und Budapest im Jahr 2020 ein, welche innerhalb des Projektes „Sustrain Implement Corridor (SIC)“ untersucht wird. Hierbei wären die Auswirkungen rund um Wien und Bratislava besonders ausgeprägt. Dagegen wäre ohne geeignete Maßnahmen auf den Straßen im Bereich der ehemaligen EU15-Außengrenze der Stau auf der Tagesordnung.

Neu in das Programm genommen wurde ein Vortrag über den **Stand der Transrapid-Planungen in den Niederlanden**, welcher von dem Leiter des Referats 303 der Niedersächsischen Staatskanzlei (Herrn Dr. Peter Best) gehalten wurde. Derzeit ist nach seinen Worten die Ausschreibung für die Zuiderzeelijn in vollem Gange. Mit dieser Verkehrsachse Amsterdam – Groningen soll eine regionalpolitische Entwicklung des Landes verwirklicht werden. Hierfür hat die niederländische Regierung 2,7 Mrd. Euro vorgesehen, 1,1 Mrd. Euro soll der Eigenanteil der Regionen sein. 800 Millionen Euro stehen unter dem Vorbehalt, daß die Mittel für den Transrapid eingesetzt werden, zusätzlich zur Verfügung. Es gibt allerdings noch eine Kostenlücke von 2,13 Mrd. Euro, deren Deckung noch auszuloten ist. Es gibt einen Regionenkampf zwischen den nördlichen und südlichen Provinzen. Am 23.04.2004 wurde grünes Licht für die weiteren Verfahrensschritte gegeben. Hierbei handelt es sich um die Unterzeichnung einer Finanzierungsvereinbarung, der Erstellung eines Preisrahmens und technischer Anforderungen, sowie um ein Erkundungsverfahren. Siemens Niederlande wird Angebote sowohl für eine Rad/Schiene- als auch für eine Magnetbahn-Lösung abgeben.

Niedersachsen hat die Federführung bei der Planung der Verlängerung der Strecke nach Hamburg übernommen. Er unterstrich, daß diese Strecke nicht im Wettbewerb mit der geplanten Magnetbahnstrecke in München steht. Im Dezember soll ein Treffen der Regierungschefs der Nordniederlande und Norddeutschlands stattfinden. Für diese Strecke sind EU-Fördermittel möglich. Frau de Palacio bedauerte das Aus der Strecke Hamburg-Berlin. Aus niederländischer Sicht war der Verzicht auf den Metrorapid eine katastrophale Entscheidung. Er zeigte sich interessiert an dem Gutachten von Herrn Prof. Baum über den industriepolitischen Nutzen der Magnetschwebetechnologie, wenn dies vom BM/BW freigegeben wird.

Die Nachmittagsveranstaltungen widmeten sich mit jeweils drei Vorträgen dem Themenkomplexen "Perspektiven - Konzeptionen" (A), "Realisierungserfahrung - Shanghai" (B), "Forschung - Technik" (C) und "MSB-Projekt München" (D).

Die Fachtagung wurde beendet mit einer von Prof. Dr. Armin Godau geleiteten Podiumsdiskussion, an welcher sich R. Kretschmer, Dipl.-Ing. Erwin Merkel, Dipl.-Ing. Wolfgang Dörries, Luitpold Miller und Dr. Edgar Trawnicek beteiligten. Es wurde festgestellt, daß die "Frankfurter Allgemeine Zeitung" am 01.10. darüber berichtete, daß das Projekt eines europäischen Hochgeschwindigkeitszuges wegen zu hoher Hürden bei der Verallgemeinerung der länderspezifischen Standards aufgegeben werden mußte. Dagegen wäre der Transrapid technisches Neuland betreten worden, welcher zu einem einheitlichen technischen Standard führen würde. Ferner wurden auch die Themen Container-Gütertransport im Transrapid und die Schaffung von Sekundärarbeitsplätzen durch den Einsatz der Transrapid-Technologie erörtert. Insgesamt ging von dieser Diskussion die Botschaft aus, die Magnetschwebetechnologie auf europäischer Ebene zum Einsatz zu bringen, um das Zusammenwachsen zwischen alten und neuen EU-Staaten zu beschleunigen.
Michael Dittmer

Ein Xvid-codiertes hochauflösendes Video mit Impressionen von der Fachtagung ist unter <http://www.pro-transrapid.org/videos/TR-Fachtagung.xvid.avi> zum Download erhältlich. Die Größe beträgt allerdings 95MB (was bei ISDN einer Downloadzeit von 4:15h entspräche), daher wird zum Herunterladen ein DSL-Anschluß empfohlen.

<h2>4. Dresdner Fachtagung</h2>		 TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN	Hiermit melde ich mich / melden wir uns verbindlich zur Tagung an und nehmen an angekreuzter Nachmittagsveranstaltung teil. 
<h2>Transrapid</h2>		 Europäisches Verkehrs- und Tourismusinstitut an der Technischen Universität Dresden e. V.	Unternehmen _____ Adresse _____ PLZ _____ Ort _____ Telefon _____ Fax _____ E-Mail _____
	 Freunde des Bauingenieurwesens der Technischen Universität Dresden e. V.	 Kompetenzzentrum für Hochleistungsbahnen und Magnetbahnsysteme der Technischen Universität Dresden	A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/>
	 Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure - VDEI - e. V.	 Verein Deutscher Ingenieure e. V.	1. Teilnehmer - Titel, Name, Vorname A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> 2. Teilnehmer - Titel, Name, Vorname A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> 3. Teilnehmer - Titel, Name, Vorname <input type="checkbox"/> Unser Unternehmen hat Interesse an einem Ausstellungsstand.
	Europäisches Verkehrs- und Tourismusinstitut an der Technischen Universität Dresden e. V. 01062 Dresden		A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Unser Unternehmen hat Interesse an einer Anzeige im Tagungsband. <input type="checkbox"/> volle Seite <input type="checkbox"/> halbe Seite
Die Teilnahmegebühren werden bis zum überwiesen. Eine Quittung wird im Tagungsbüro übergeben.			Datum _____ Unterschrift _____

Der Trassenbau verläßt das übliche Gleis

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Die „Neue Feste Fahrbahn“ soll die Modernisierung der Eisenbahnstrecken vereinfachen

Seit fast zwei Jahrhunderten besteht im Bahnverkehr ein Schienensystem aus einem Gleisrost mit Längsschienen und Querschwellen sowie dem Schotterbett auf tragfähigem Untergrund. Eine mit mehr als 200 km/h über das Gleis rasende Achse aber stellt für jeden Schotterstein darunter eine hammerschlagartige Belastung dar. Viele solcher Schläge pulverisieren das Schotterbett, das deshalb nach um so kürzerer Zeit regeneriert werden muß, je schneller die Züge sind. Deshalb besitzt die Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main eine Feste Fahrbahn, eine Variante des Typs Rheda. Auf einer hydraulisch gebundenen Tragschicht lagert ein Betontrog, in den Betonschwellen eingelassen und mit Füllbeton vergossen werden.

Um eine vorhandene Trasse in eine Hochgeschwindigkeitsstrecke umzuwandeln, müßte für die Feste Fahrbahn nicht nur ein Austausch vorhandener Schotterbettungen, Schwellen und Gleiskörper erfolgen, sondern auch die obere Tragschicht stabilisiert und verfestigt werden. Bei einem Umbau müßte die Strecke für viele Monate in beide Richtungen gesperrt werden. Gesucht ist daher eine kostengünstige Alternative mit Umrüstung bei laufendem Betrieb. Der Architekt Wolfgang Markus aus Wesel sieht eine Lösung des Problems in der von ihm entwickelten und patentierten Neuen Festen Fahrbahn (NFF), die ThyssenKrupp auf der Bahntechnikmesse Innotrans in Berlin vorgestellt hat. Dabei werden die Schienen durch Betonlängsschwellen versteift, die mittels Erdpfählen in den tragfähigen Schichten des Untergrunds abgestützt werden. Bei einer Gleismodernisierung müßten schon vorhandene Gleise zwar abgebaut werden, der Oberbau jedoch könnte liegenbleiben.

Der entscheidende Vorteil besteht laut Markus darin, daß die Lastabtragung durch die Erdpfähle in wesentlich größerer Tiefe erfolgt als beim herkömmlichen Gleisoberbau. Tiefere Erdschichten seien fester und unterlägen den Witterungseinflüssen in viel geringerem Maße. Dadurch entfällt die künstliche Verfestigung der Oberfläche durch Schotter oder Betonträge. Auch muß nicht mehr alle 60 bis 80 Zentimeter eine Schwelle genau vermessen und gelegt, sondern nur etwa alle vier Meter ein Pfahl gesetzt werden. Ferner entfällt das alle paar Jahre erforderliche Stopfen des Schienenuntergrunds. Um Veränderungen auszugleichen, genügt es,

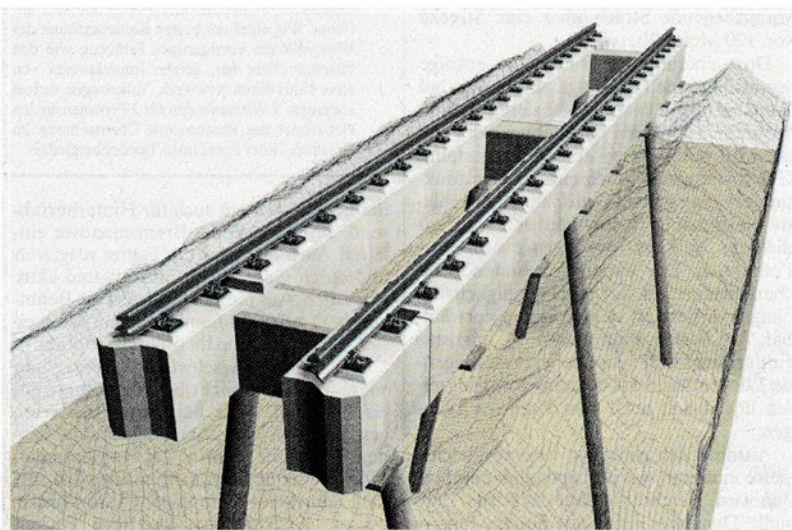
Zwischenstücke (Adapter) auf den Pfählen mit dem Schraubenschlüssel zu verstellen. Dabei braucht die Strecke nicht, wie beim Stopfen, gesperrt zu werden. Dies sowie die Möglichkeit eines höheren Vorfertigungsgrads könnte zu erheblichen Kostensenkungen gegenüber bisherigen Verfahren führen. „Wir werden die Entwicklung bis zur Einsatzreife unterstützen und bei Bewährung die weltweite Vermarktung übernehmen“, sagt Horst Steinfeld von Thyssen-Krupp GfT Gleistechnik.

Bereits in den Anfängen des Eisenbahnbaus hatte man Längsschwellen verwendet, sie aber auf dem Schotterbett aufliegen lassen. Wegen ihrer kleineren Gesamtauftragfläche hatte diese Konstruktion eine im Vergleich zum Gleisrost geringere Stabilität. Markus arbeitete die Idee aus, um das Interesse der Deutschen Bahn zu wecken, wandte er sich an deren wissenschaftlichen Beirat. Über diesen kam er in Kontakt mit Professor Günter Leykauf, Inhaber des Lehrstuhls für Bau von Landverkehrswegen der TU München. Der erkannte die NFF als „beliebig lange Brücke“ und fand die Sache untersuchenswert. Gespräche führten zum Kontakt mit Thyssen-Krupp. Anfang des Jahres 2003 legte Markus einem Nachbarn, der Verkehrswegebau studiert hatte, seine Idee vor. Der Projektgenieur wußte, wie weiter zu verfahren war. Man nahm am Zukunftswettbewerb Ruhrgebiet um EU-Mittel teil und gewann ihn. Nun muß ein Pro-

totyp gebaut werden, der wissenschaftlich getestet werden kann. Dann gilt es, eine Probestrecke für einen Testlauf zu finanzieren. Zur wissenschaftlichen Begleitung fanden sich Wissenschaftler der Bergischen Universität Wuppertal bereit.

Zur Minderung von Schallemissionen soll bei der NFF zwischen Schiene und Betonschwelle eine elastische, kaum alternende Elastomer-Schicht eingebaut werden. Stahlverbindungen in Abständen von etwa vier Meter gewährleisten die Konstanz der Schienenabstände und den Widerstand gegenüber seitlichen Kräften.

Ein großer Teil der Fertigung kann nach den Vorstellungen der Entwickler in Werkshallen stattfinden. Das betrifft außer Schienen nebst Halterungen auch Betonträger, Adapter und Pfähle, zudem die Montage der Schienen auf Träger. „Je höher der Vorfertigungsgrad ist, desto preiswerter wird das System“, stellt Professor Manfred Helmus, Lehrstuhlinhaber für Baubetrieb und Bauwirtschaft der Universität Wuppertal, fest. Werden die Gleise von NFF und alter Fahrbahn auf gleiche Höhe gelegt, soll sich eine Streckenmodernisierung in Verkehrslücken Stück um Stück realisieren lassen, indem neue Gleisteile mit alten provisorisch verschweißt werden. Bei der Deutschen Bahn hält man das neue System für interessant, wie Abteilungsleiter Heiner Hussmann von der DB Netz AG sagt, und will eine Erprobung abwarten. MICHAEL MÜLLER



Pfahlbauten für die Eisenbahn: Entwurf der „Neuen Festen Fahrbahn“

Magnetschwebbahn im Dauerstreß

Testfahrten für München begonnen

Lathen (Ini). Trotz politischer Querelen in Bayern um das Magnetschwebbahn-Projekt am Flughafen München ist auf der Transrapid-Versuchsstrecke in Lathen mit speziellen Testfahrten für die Airport-Verbindung begonnen worden. „Wir stres-

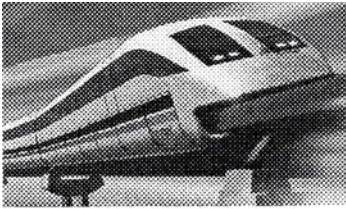
sen das System“, sagte der Betriebsleiter der emsländischen Versuchsanlage, Günter Steinmetz, am Sonnabend. Für die 37 Kilometer lange Strecke zwischen der Münchner Innenstadt und dem Flughafen Franz-Josef-Strauß würden vor-

allem schnelle Beschleunigung und Dauerbetrieb erprobt.

Die 1979 erbaute und seit Beginn der 80er Jahre von einem Industriekonsortium betriebene Teststrecke im Emsland wird zu Beginn des nächsten Jahres offiziell in die Trägerschaft der Deutschen Bahn AG übergehen. In der vergangenen beiden Jahren hätten Bund und Industrie rund 30 Millionen Euro in die Versuchsanlage mit einem 32 Kilometer langen Fahrweg investiert.

Nach Auffassung von Steinmetz werden Tests mit dem bis zu 450 Stundenkilometer schnellen Transrapid auch in Zukunft unverzichtbar sein. „Die Industrie wird weiterhin ein Gelände brauchen, wo Praxistests möglich sind“, sagte Steinmetz.

HAN 25. OKTOBER 2004



GESELLSCHAFT
 ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBE-TECHNOLOGIE / TRANSRAPID e.V.
 DR.-ING. WULF H. RUMPEL D - 21 255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19
 TEL.: 04182 / 5410 MOBIL: +49 173 8711151
 E-Mail: DR_WULF_RUMPEL@GMX.DE HAMBURG 69 VR 16 6646

DAS VERKEHRSSYSTEM FÜR DAS GRÖßERE EUROPA

FAZ, Dienstag 9. November 2004, Nr. 262, Seite T4, Der Trassenbau verläßt das übliche Gleis, Michael Müller

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Technik des Transrapid-System muß ja wohl doch ziemlich einleuchtend sein, so einleuchtend, daß man meint sich aus ihr bedienen zu müssen. Nun soll also eine aufgeständerte Trasse dem Auslaufmodell Rad-Schiene im Schnellverkehr weiterhelfen, denn um eine solche handelt es sich doch ganz offensichtlich, auch wenn die Stützen noch schamhaft im Boden versteckt werden. Fehlt bloß noch der Linearmotor und der Mut zur Wahrheit.

Was aber bleibt, ist immer noch der Lärm, der Verschleiß, die hohen Unterhaltungskosten, die passive Seitenführung und die mindere Sicherheit des späten Rad-Schienensystems.

Es ist nicht vorstellbar, daß mit dieser zaghaften Anleihe und dem Flickwerk von Neigetechnik, Sinuslaufunterdrückung, Windschutzzäunen usw. die Agonie der ICE's beendet werden kann. Wir werden also weiter Steuergelder in eine Alttechnik stecken, die die Abstimmung mit den Füßen längst verloren hat und zuletzt unsere Technik aus China reimportieren.

Mit freundlichen Grüßen, Dr. W. Rumpel

Zweiter Auftrag für Transrapid erwartet Chinesen stellen Fortführung der Trasse Schanghai-Hangzhou in Aussicht

Thyssen Krupp Stahl AG, Duisburg. Das Unternehmen rechnet mit einem Anschlußauftrag für den Transrapid in China. Konzernrepräsentant Alfred Wewers sagte in Peking: „Wir erwarten eine positive Entscheidung für die Strecke von Schanghai nach Hangzhou.“ Heinrich von Pierer, Vorstandsvorsitzender der Siemens AG, hatte vor kurzem gesagt, er sei „sehr zuversichtlich“, was die Fortführung der Strecke betreffe. Thyssen Krupp und Siemens stellen zusammen das Transrapid-Konsortium.

Bislang schwebt der Zug auf der 30 Kilometer langen Strecke zwischen dem Flughafen Pudong und einem Außenbezirk der Stadt. Wewers ergänzte allerdings, es gebe noch keinen Auftrag für die zweite Strecke und kurzfristig sei auch nicht damit zu rechnen. Vor wenigen Wochen hatte Xu Kuangdi, ehemaliger Bürgermeister von Schanghai und heute Präsident der Chinesischen Akademie für Ingenieurwesen in Peking, gesagt, für die Hangzhou-Strecke sei die Wahl auf die deutsche Technologie gefallen. Verglichen mit japanischen Angeboten seien die Deutschen billiger, sagte Xu. Der

Weg in die Touristenstadt Hangzhou führt in Schanghai vorbei an dem Gelände, auf dem 2010 die Weltausstellung Expo eröffnet werden wird. Die Gesamtstrecke ist gut 170 Kilometer lang. Nach Xus Angaben wird die Fahrzeit mit dem Transrapid dafür 26 Minuten betragen. Immer unwahrscheinlicher wird hingegen, daß die gut 1300 Kilometer lange Renommierstrecke zwischen der Hauptstadt Peking und der Wirtschaftsmetropole Schanghai mit der Magnetschwebetechnik bedient wird. Xu rechnete vor, daß eine Rad-Schiene-Lösung zu einer Fahrzeit von etwa fünf Stunden bei einem Preis von umgerechnet fast 16 Milliarden Dollar führte. Der Transrapid käme mit drei Stunden Fahrzeit aus, kostete aber fast 50 Milliarden Dollar. Zudem sei zweifelhaft, ob die Technologie erprobt genug sei für eine solch lange Distanz mit zahlreichen Brücken. Damit zeichnet sich immer deutlicher ab, daß die deutsche Technologie in China nur für viel befahrene Kurz- und Mittelstrecken zwischen Metropolen zum Einsatz kommt. Unklar indessen ist noch, welchen Transfer von Technologie und Fertigung die Chinesen für die Auftragsvergabe verlangen. (che.)

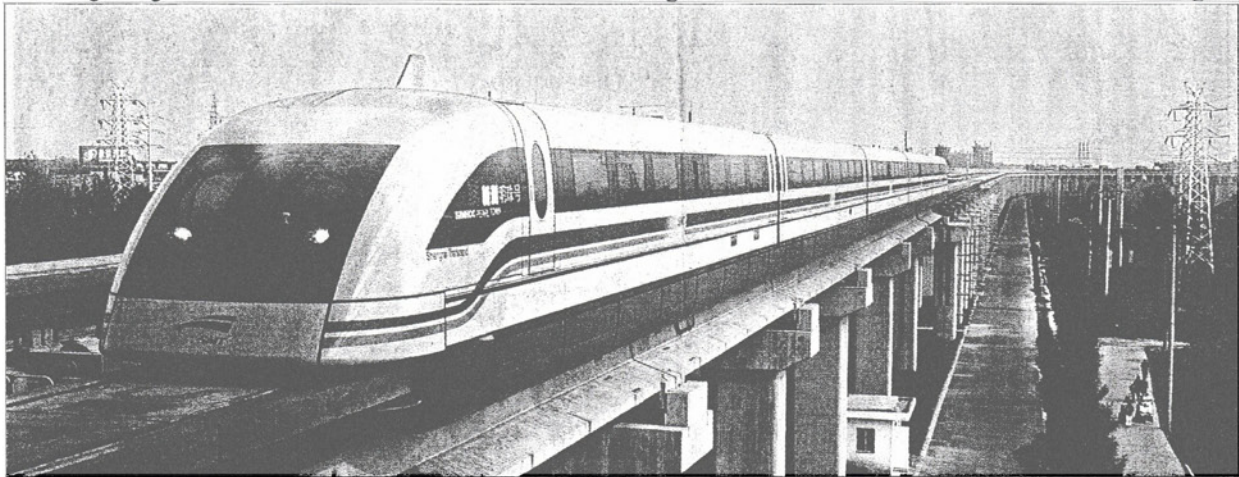
Frankfurter Allgemeine Zeitung
 4. Dezember 2004, Nr. 284 / Seite 15



Frankfurter Allgemeine Zeitung
 8. Januar 2005, Nr. 6 / Seite 19

Der Transrapid saust bald bis nach Hangzhou

Verlängerung der bestehenden 31-Kilometer-Trasse in Shanghai auf 200 Kilometer steht vor der Zustimmung



Bisher rast der Transrapid über 31 Kilometer, so gut wie abgesehen sind 200 Kilometer. Die Perspektive: das 8000-Kilometer-Hochgeschwindigkeitsnetz, das bis 2050 in China gebaut wird FOTO: ACTION PRESS

VON JOHNNY ERLING

DIE WELT 2. DEZEMBER 2004

Peking – Zwei Jahre nachdem Kanzler Schröder und der damalige Premier Zhu Rongji den Shanghaier Flughafen-Transrapid einweihten, will China sein Versprechen einer Anschlussstrecke wahr machen. Bei der Pekinger Reform- und Entwicklungskommission liegt alles bereit, um über die Verlängerung ins 170 Kilometer entfernte Hangzhou positiv zu entscheiden. „Die Behörden wollen das Projekt vor Jahresende abnikken. Dann könnten die Verhandlungen über Preise und Technologietransfer mit dem deutschen Konsortium Thyssen-Krupp und Siemens schon Frühjahr 2005 beginnen“, berichtet ein informierter chinesischer Berater des Projekts. Ende 2005 könnte mit dem Bau begonnen werden.

Am Samstag kamen in Hangzhou Vertreter der Provinzregierung, der Stadtregierung Shanghai und der Pekinger Genehmigungshai-Hangzhou-Nanking würden die Bahn als Herzstück für ihr regionales, rund 2000 Kilometer langes Verkehrsnetz ansehen.

„Es gibt eine stillschweigende Übereinkunft, daß der Bau in Shanghai ein Erfolg ist und China die Magnetschwebbahn braucht“, stellt der einflußreiche Pekinger Wissenschaftler Yan Luguang fest. Er erinnert daran, daß die Realisierung statt sechs bis sieben Jahre nur vier Jahre dauerte. Yan glaubt an die Zukunft des Transrapid auf Chinas geplantes 8000-Kilometer-Hochgeschwindigkeitsnetz.

„Auf Langstrecken würden sich die Kosten auf 15 bis 17 Millionen Euro pro Kilometer reduzieren.“

Entscheidungen zu den Langstrecken sind noch nicht gefallen. Am Montag dementierte das Eisenbahnministerium angebliche Äußerungen des ehemaligen Bürgermeisters von Shanghai, wonach eine Vorentscheidung für die 1307 Kilometer von Peking nach Shanghai gefallen sei.

Bisher war das Prestigeprojekt der deutsch-chinesischen Zusammenarbeit wegen seiner hohen Kosten und fehlenden Wirtschaftlichkeit umstritten. Chinas Bauleiter Wu Xiangming lobt die „sichere Beförderung“. Die Magnetbahn konnte seit ihrer Inbetriebnahme im Januar 2003 von mehr als 1,4 Millionen Passagieren getestet werden. Diese Technologie „ist überlebens- und für den internationalen Markt ausbaufähig“.



Chen Jongkun fährt als über 100jähriger kostenlos Transrapid

Die Verlängerung nach Hangzhou wird aus dem Transrapid ein kommerzielles Verkehrsmittel für das dichtbevölkerte Jangtse-Delta machen, sagt Chinas Akademierat He Zuoxiu. Die Magnetbahnverbindung passe zur Shanghaier Expo von 2010, zu der 70 Millionen Besucher erwartet werden. Die Jangtse-Städte des Großraums Shanghais 26 bis 30 Minuten benötigen. Die Kosten, die beim Bau der Strecke in Shanghai bei über 30 Millionen Euro pro Kilometer lagen, sollen auf 20 Millionen Euro pro Kilometer gesenkt werden.

Schwierig für die Verhandlungen ist, wie weit die deutschen Unternehmen beim Technologietransfer Chinas Wünschen entgegenkommen. Thyssen-Krupp setzt Grenzen. Der Konzern hat angeboten, mehr als 80 Prozent seines Lieferanteils in China fertigen zu lassen. „Da die Chinesen den Fahrweg selbst herstellen, ist das ein Riesenanteil“, sagt Thyssen-Krupp-Manager Alfred Wewers. Der Konzern ist allerdings nicht bereit, seine Technologie des Magnetantriebs in

der Trag- und Fahrtechnik abzugeben. „Hier geht es um Kerntechnologien.“

Die Teilnehmer sprachen danach von einem „echten Durchbruch“. Schröder, der kommenden Montag auf Staatsbesuch kommt, könnte die Botschaft mitnehmen, daß der Transrapid in China erneut zum Zug kommt.

Im Juli hatten die Provinz Zhejiang und die Shanghaier Maglev-Gesellschaft ihre Vorstudien zur Machbarkeit einer Magnetbahn zwischen dem Flughafen der Provinzhauptstadt Hangzhou und Shanghai in Peking eingereicht. Danach soll die Trasse von Airport zu Airport 200 Kilometer lang werden. Sie führt vom Flughafen Pudong über die bereits gebauten 31 Kilometer zum Umsteigebahnhof Longyang und weiter über das Expo-Dorf der Shanghaier Weltausstellung 2010 zur 170 Kilometer entfernten Provinzhauptstadt Hangzhou. Drei bis fünf Bahnhöfe sollen gebaut werden. Der Transrapid würde eine Fahrzeit zwi-



IMPRESSUM

„Schweeeben...“

Herausgeber:

Bayerische Magnetbahnvorbereitungs-gesellschaft mbH (BMG)

Geschäftsführer:

Dr. Josef Zeiselmaier,
Dipl.-Ing. (FH) Erwin Merkel

BMG – ein Gemeinschaftsunternehmen der Deutschen Bahn AG und des Freistaats Bayern

Redaktion:

Gert von Hassel,
Leiter der Abteilung Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Warten auf den neuen Neige-ICE

Ausbaustrecke Hamburg–Berlin: Oberleitung verursacht Pannen

Der Fortschritt läßt sich beziffern: 40 Minuten schneller als bisher ist man auf der neuen Ausbaustrecke der Bahn zwischen Hamburg und Berlin unterwegs. Nur noch etwa anderthalb Stunden benötigen die ICE auf der für rund 650 Millionen Euro modernisierten Trasse. Zwischen den beiden größten deutschen Städten wird nun statt mit 160 km/h mit Tempo 230 gefahren. Richtig rund läuft es aber noch nicht: Wegen Problemen mit der Oberleitung kommt es immer wieder zu Pannen und Verspätungen. Und die Züge, die für diese Aufgabe vorgesehen sind, stehen noch gar nicht zur Verfügung.

Um den zusätzlichen Bedarf an Fahrzeugen zu decken, hatte die Deutsche Bahn bei einem Konsortium aus Siemens, Bombardier und Alstom 28 neue Züge des Typs ICE T2 bestellt. Dabei handelt es sich um die zweite Generation des elektrischen ICE mit Neigetechnik. Weil die erste, 1999 angeschaffte Serie anfangs wegen Störanfälligkeit aufgefallen war, hatte man für das Nachfolgemodell umfangreiche Vereinbarungen getroffen, die eine hohe Zuverlässigkeit gewährleisten sollten (Technik und Motor vom 13. Juli 2004). 14 der Züge sollten Ende 2004 in Dienst gestellt sein, die übrigen im Verlauf des Jahres 2005 folgen.

Bis jetzt jedoch hat die Bahn lediglich sechs bekommen – und den Herstellern dafür die Abnahme verweigert. Einer Bahnsprecherin zufolge „fehlen noch einige elementare Dinge“. So hätten die Züge vom Eisenbahn-Bundesamt erst die Zulassung für 200 km/h erhalten und nicht für die geforderten und auf der neuen Strecke benötigten 230 km/h. Der Grund dafür seien „Engpässe bei der Industrie“: Wegen „kleinerer und größerer Probleme“ hätten sich

die Zulassungsfahrten für Tempo 230 verzögert. Mit dem Beginn des neuen Jahres sollen diese nachgeholt werden. Nach Darstellung von Konsortialführer Siemens liegt die Verzögerung auch an zusätzlich zu erfüllenden Normen. Darüber hinaus moniert die Bahn noch „einige Qualitätsmängel“. Als Beispiele angeführt werden ein hoher Instandhaltungsaufwand bei der Softwaresteuerung der Toiletten („ein ewig leidiges Thema“) sowie das Fehlen der Service-Software für die automatische Diagnose der Zugsysteme. „Wir wollen nur einwandfreie Züge zum Einsatz bringen und warten darauf, daß die Industrie die erkannten Mängel beseitigt“, sagt die Bahnsprecherin.

Damit bis dahin in der Fahrzeugflotte keine Engpässe entstehen, hat man bei der Bahn einen Tausch vorgenommen: Die bisherigen sechs Neuen werden zur Zeit auf Strecken eingesetzt, auf denen höchstens Tempo 200 gefahren wird. Zwischen Hamburg und Berlin dagegen verkehren die Neigetechnik-ICE der ersten Generation. Peinlich war nur, daß ausgerechnet am 12. Dezember, dem Tag der feierlichen Eröffnung, einer davon liegenblieb und am Tag darauf noch einer. Eine dritte Panne gab es einige Tage später. Am vergangenen Donnerstag blieben zwei Züge stehen. Ursache dafür waren der Bahn zufolge nicht Mängel an den Fahrzeugen, sondern fast jedesmal Defekte an der Oberleitung, an der Nachbesserungen erforderlich seien. Die Zufriedenheit mit den Hochgeschwindigkeitszügen selbst nimmt bei der DB spürbar zu. Vor allem ICE 1 und 2, aber auch der ICE 3 und die Neigetechnik-Varianten liefen inzwischen viel zuverlässiger als früher, heißt es. „Wir sind sehr zuversichtlich, daß die Züge aus dem großen, tiefen Tal heraus sind.“

WALTER WILLE

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Dienstag, 4. Januar 2005, Nr. 2 / Seite T 1



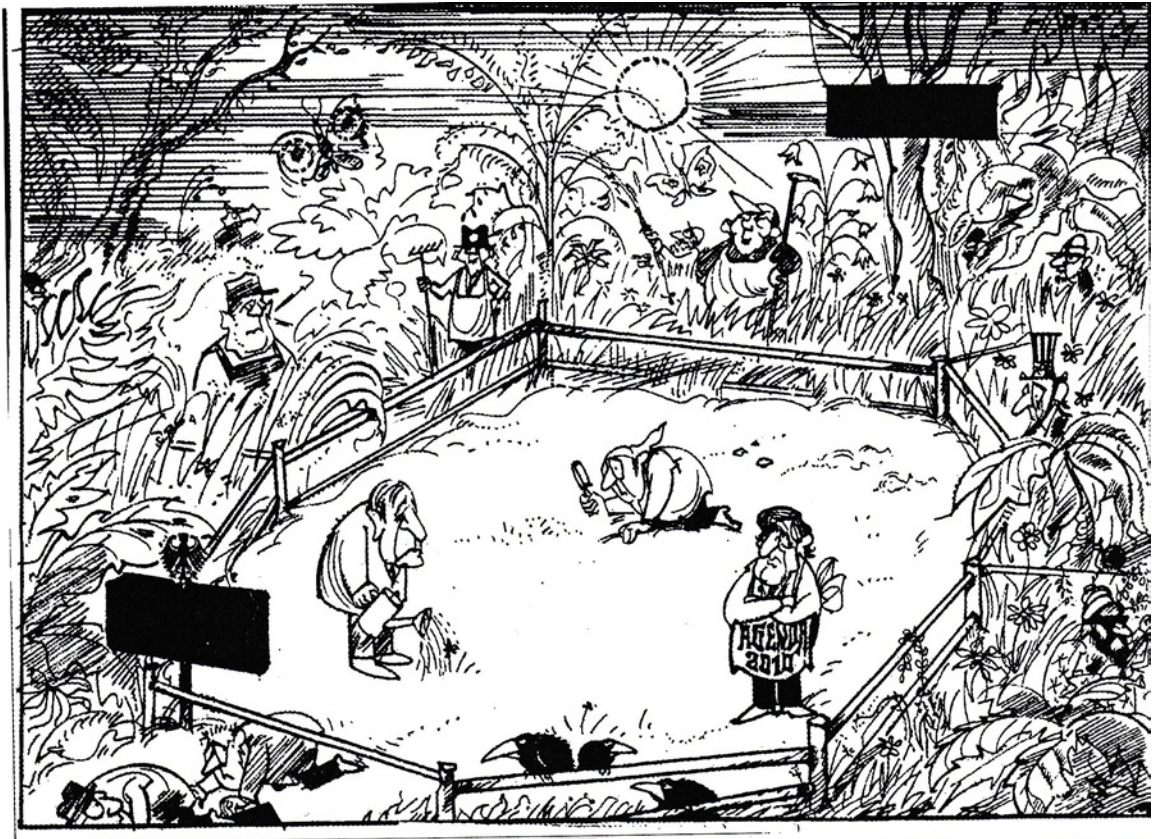
Illustration: Jörg Mühle, Labor

FAZ HOCHSCHULANZEIGER
JANUAR 2004

16

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Seite 22 / Mittwoch, 5. Mai 2004, Nr. 104



DR.-ING. WULF H. RUMPEL
21255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

per E-Mail

Sehr geehrte Damen und Herren,
das o.g. Warten kann, mit Verlaub gesagt, länger dauern, aber am wahrscheinlichsten ist der Abbruch dieses verfehlten Vorhabens. Gründe hierfür sind nicht nur das Beharren auf überholten technischen Standards, was immer wieder zur Überbeanspruchung mit all den von Ihnen geschilderten lästigen Folgen führt, sondern auch das gegen alle Vernunft beibehaltene Prinzip des Mischverkehrs auf einer Schiene. Folgen davon sind Verstopfen der Slots: Die langsameren Regio- und Güter- und Containerzüge stehen ständig auf den Abstellgleisen. Überhöhter Verschleiß an Rad, Schiene und Unterbau: Es muß ständig repariert werden, was weitere Verzögerung und vor allem Kosten bedeutet. Weshalb es daher kaum vorstellbar ist, daß der in hartem europäischen Wettbewerb stehende Hafenstandort Hamburg mit seinen Handelströmen nach Osten, insbesondere nach der bevorstehenden Elbvertiefung, einem Containerstau tatenlos zusehen wird, während unterbesetzte Prestigezüge die Fahrwege blockieren.

Zuletzt aber auch die in eine neue Phase getretene Einsicht, daß das vom Bahnchef am 5. Februar 2000 verweigerte Magnetschwebesystem Hamburg-Berlin die einzig wirkliche Lösung aktueller und zu erwartender Mobilitätsanforderungen ist, da es all diese zu Tage tretenden Nachteile nicht hat. Es bewegt sich auf eigener Bahn und öffnet damit die Schiene für den optimierten und synchronisierten Regio- und Güterverkehr. Es hat wegen des berührungsfreien Fahrens und keiner bewegten Teile in Fahrwerk und Antrieb geringe Fahr- und Unterhaltungskosten und es erhält neben der immer schon vorhandenen Unterstützung durch die regionale Öffentlichkeit nun auch die der Politik, darunter auch inzwischen durch jene Kräfte, die es einst aus ideologischen Gründen vehement ablehnten.

Mit anderen Worten, ehe die o.g. adaptive Technik kommt, wird sie schon nicht mehr gebraucht werden.

Mit freundlichen Grüßen
Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel



Umweltbewußt in die Zukunft

Gesellschaft zur Förderung der Magnet-schwebetechnologie (Transrapid) e.V.

Stellv. Vorsitzender: Michael Dittmer ♣ Düvelsbeker Weg 14 ♣ 24105 Kiel

e-Mail: mdittmer@pro-transrapid.de

<http://www.pro-transrapid.de/> und <http://transrapid.gmxhome.de>

Sitz: Hamburg · Eingetragen beim Amtsgericht Hamburg unter 69 VR 16646

Dittmer - Düvelsbeker Weg 14 – D-24105 Kiel

Herrn
Martin Schulz, MdEP
Europabüro Alsdorf
Willy-Brandt-Ring 1

52477 Alsdorf

Wahlprüfsteine für die Wahl zum Europäischen Parlament 2004

Sehr geehrter Herr Schulz,

Kiel, den 30.05.2004

mit der Aufnahme von Estland, Lettland, Litauen, Polen, Ungarn, der Tschechischen Republik, der Slowakei, Slowenien, Malta und Zypern in die europäische Wertegemeinschaft am 1. Mai 2004 wurde die durch die Kriege des vergangenen Jahrhunderts bewirkte künstliche Teilung des Kontinents in eine Ost- und Westhälfte endgültig überwunden und die Vision Robert Schumans von einem Europa, dem alle Europäer angehören, Wirklichkeit.

Bereits vor mehr als 170 Jahren erkannte der württembergische Nationalökonom und Wirtschaftswissenschaftler Friedrich List (1789-1846) die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Verwirklichung der Idee des geeinten Deutschlands.

Dieser Gedanke läßt sich auf das erweiterte Europa und auf das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts übertragen, die Magnetschnellbahn. Hinter diesem Gedanken stehen z.B. der Automobilclub von Deutschland (AvD) und die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e. V., kurz GFM. Ersterer fordert die verantwortlichen Politiker auf, die Pläne für ein europäisches Transrapid-Netz zu verwirklichen und damit die heutigen und kommenden Verkehrsprobleme endlich zu lösen, um die Vereinigung Europas zu vollenden. Kenngrößen des Vergleichs mit dem geeinigten Deutschlands sind:

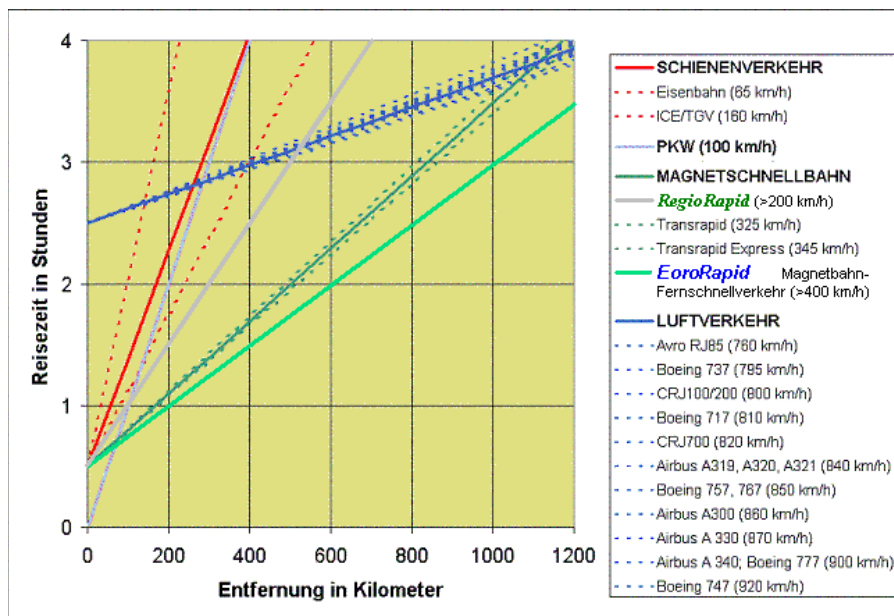
Vision von	List	AvD und GFM
Quelle	Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems“ (1833)	www.avd.de/presse/transrapid_netz.jpg www.pro-transrapid.de
Auswirkung	Dresden – Leipzig (1838) von 38h auf 3h Köln – Berlin (1852) von 186h auf 14h	Berlin – Tallinn von 60h auf 5h Berlin – Thessaloniki von 40h auf 6h

Die Eisenbahn ist zwar stark im Regionalverkehr, bei Distanzen über 200 km aber keine wirkliche Alternative zur Magnetschnellbahn, weil die konventionellen Züge zu langsam und ICE-Neubaustrecken zu teuer sind. Verglichen mit einem ICE-Neubaugleis ist die Transrapid-Trasse wesentlich günstiger zu bauen (ICE Köln-Frankfurt: ca. 27 Mio. €/km, Transrapid Berlin-Hamburg: ca. 18 Mio. €/km) und die Instandhaltungskosten liegen um 2/3 niedriger, zugleich ist aber die Verkehrserwartung um 10 Prozentpunkte höher. Kurzum: Spätestens nach der Kostenexplosion beim Bau der ICE-Strecke Köln-Frankfurt ist klar, daß eine Ausdehnung des Hochgeschwindigkeitsnetzes nur noch mit der Magnetschnellbahn finanzierbar ist.

Die Magnetschnellbahn als das schlechthin revolutionäre Transportsystem des 21. Jahrhunderts wird die Gesamtheit Europas „vernetzen“ und hat so das Potential, das gesellschaftliche wie individuelle Leben in den Staaten der Europäischen Union weitaus stärker zu beeinflussen, als sich selbst Optimisten dies vorstellen können.

Die GFM, ist eine Interessengemeinschaft engagierter Bürger, die sich für den Einsatz dieser Schlüsseltechnologie mit dem Ziel einsetzt, dieses europaweite Transrapid-Netz zu schaffen. Die GFM möchte aktiv dazu beitragen, daß Vorbehalte in der Politik und Öffentlichkeit gegenüber der Magnetschwebetechnologie ausgeräumt werden und die Bewertung dieses innovativen spurgeführten Verkehrsmittels auf der Grundlage von aktuellen Fakten erfolgt.

Heute möchten wir Ihnen einige Wahlprüfsteine vorlegen, also Schlüsselfragen, welche das zukünftige Europäische Parlament angehen sollte. Die Antworten werden mit Ihrer Zustimmung im Internet veröffentlicht, um unseren Mitgliedern einen Vergleich bieten zu können. So bitten wir Sie, sich für die folgenden Zeilen etwas Zeit zu nehmen.



1) Das obige Diagramm zeigt die hinsichtlich der Reisezeit und der Reiseentfernung günstigsten Verkehrsmittel.

Danach ist der Pkw bis etwa 100 km das zeitgünstigste Fortbewegungsmittel. Die Magnetschnellbahn ist bei Entfernungen zwischen 100 km und 1100 km schneller als alle anderen Verkehrsmittel. (Das sind natürlich keine festen Regeln, weil es auf die jeweilige Reisesituation ankommt.)

Ein guter Vergleichsmaßstab ist der sogenannte Dreistunden-Radius. Damit ist die Entfernung gemeint, die der Fahrgast innerhalb einer Haus-zu-Haus-Reisezeit von drei Stunden zurücklegen kann. Er spielt eine wichtige Rolle im Geschäftsreiseverkehr, wo er einer Eintagesreise entspricht: Drei Stunden hin, fünf Stunden arbeiten, drei Stunden zurück. Zwischen ein und zwei Drittel der Geschäftsreisen im Fernverkehr sind solche Tagesreisen. Der Dreistunden-Radius hat aber auch für viele Privatreisende eine große Bedeutung. Der Transrapid vergrößert den Dreistunden-Radius für den spurgeführten Verkehr von ca. 400 km auf bis zu 1000 km.

Stimmen Sie mit uns überein, daß solche Eintagesreisen im europäischen Maßstab mit dem umweltfreundlichen Transrapid möglich sind, vielleicht auch mit dem umweltschädlichen Kurzstreckenflugverkehr (gute Erreichbarkeit des Flughafens vorausgesetzt), nicht jedoch mit dem ICE oder dem TGV?

2) Integration von Ländern Mittel- und Osteuropas in die Europäische Union

Mit der Erweiterung der Europäischen Union verliert Deutschland seine Randlage. Notwendig ist, in Europa ein Magnetbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz zu knüpfen von Amsterdam über Berlin nach Warschau und von Stockholm über Kopenhagen, Berlin, Prag, Wien, Bratislawa und Budapest nach Thessaloniki, um die Reisezeiten nach Ostdeutschland sowie in

die mitteleuropäischen Beitrittsstaaten drastisch zu senken und den umweltschädlichen Kurzstrecken-Flugverkehr zu reduzieren.

Werden Sie sich dafür einsetzen, dieses Magnetbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz zu verwirklichen?

- 3) **Die Transrapid-Verbindung zwischen Hamburg und Berlin war baureif vorbereitet, als im Februar 2000 die Deutsche Bahn AG davon Abstand nahm. Angeblich hielt sie die Wirtschaftlichkeit des Betriebs für nicht ausreichend. Deren damalige Wirtschaftlichkeitsstudie für das Transrapid-Projekt Hamburg-Berlin beruhte jedoch auf falschen Annahmen: Die voraussichtlichen Kosten des Transrapid wurden damals über- und die erzielbaren Einnahmen deutlich unterschätzt.**

Derzeit nutzen zwischen Hamburg und Berlin rund 16 % der Reisenden die Eisenbahn, nach Verkürzung der Fahrtzeit auf 1½ Stunden werden dies nach Bahn-Schätzungen gut 20 % sein. Die Prognosen zum Transrapid ergaben einen Anteil von rund 33 % aller Reisenden, dieser Sprung ist wesentlich auf die Fahrtzeit von nur noch 1 Stunde bei hoher Frequenz zurückzuführen. Geschwindigkeit ist also kein Luxus, sondern die unabdingbare Voraussetzung, die Reisenden zum Umsteigen vom Auto zu bewegen.

Mit einer Verbindung der Flughäfen, hier via Schwerin – Parchim, werden nach Einschätzung des früheren Lufthansa-Chefs noch einmal mindestens 15 – 20 % mehr Passagiere die Magnetschnellbahn nutzen. Durch einen profitablen Luftfracht- sowie Hochgeschwindigkeits-Expreßverkehr macht der wirtschaftliche Ertrag die Magnetschnellbahn nachhaltig zur „Brotlinie“.

Außerdem wird die wirtschaftliche Benachteiligung in Ostdeutschland durch einen schnellen Marktzugang via Hamburg entscheidend verringert.

Die letzten Prognosen für den Transrapid Hamburg – Berlin lagen bei 8,5 Mio. Passagieren p.A. In den Niederlanden werden für die Strecke Amsterdam-Groningen 14,5 Mio. Passagiere prognostiziert und in Frankreich fuhren 2002 mit dem TGV Atlantique (Paris-Bordeaux) tatsächlich über 26 Mio. Passagiere. Es ist kein Grund ersichtlich, warum zwischen Hamburg und Berlin nicht über 10 Mio. Passagiere mit der Magnetschnellbahn fahren sollten. Sofern diese Strecke in einem Magnetbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz eingebunden wäre, dürfte die Zahl sogar in der Nähe der TGV-Werte in Frankreich liegen.

Bei der Finanzierung der Transrapid-Strecke Hamburg – Berlin wurden seinerzeit alle Erlösprognosen auf der Basis eines Fahrpreises von 15 Cent/km, (45 € für die einfache Fahrt) gerechnet, höhere Fahrpreise wären nach Einschätzung der Bahn nicht durchsetzbar. Das ICE-Ticket für die Neubaustrecke Köln-Frankfurt, die um gut 100 km kürzer ist, kostet dagegen 51 €, mithin 29 Cent/km. Bei einer neuen Wirtschaftlichkeitsberechnung für den Transrapid könnte also von deutlich höheren Einnahmen ausgegangen werden bei zugleich niedrigeren Baukosten, insbesondere durch neue Technologien im Trassenbau.

Werden Sie sich dafür einsetzen, die Planfeststellung der Transrapid-Strecke Hamburg – Schwerin – Berlin erneut aufzunehmen und ggf. (soweit möglich) im Wege des verkürzten Planbeschlußverfahrens rasch zum Abschluß zu bringen, damit die Strecke – ähnlich wie im 19. Jhdt. der Strecke Nürnberg-Fürth – als Keimzelle eines europäischen Magnetbahn-Hochgeschwindigkeitsnetzes in kürzester Zeit realisiert werden kann?



- 4) **Im vergangenen Jahr hat die EU die Planung der Transrapid-Strecke zwischen München-City und München-Flughafen finanziell unterstützt. Nach Inbetriebnahme der Strecke werden jährliche Betreibergewinne von 25,6 Mio. Euro vorausgesagt.**

Die Magnetschnellbahn bietet jedoch weitaus größere Perspektiven. Überlegungen zur Verlängerung der ersten Transrapid-Strecke von München aus sehen Wien oder Prag als Ziele. Für die tschechische Hauptstadt spricht neben ihrer überregionalen Bedeutung und Größe vor allem die Chance, mit der erfolgten Aufnahme des Nachbarlandes in die EU, moderne Verkehrswege nach Westen zu erhalten. Unzureichende Bahnverbindungen heute legen den Bau einer Magnetschnellbahn-Verbindung nahe.

Befürworten Sie eine Verlängerung der Transrapid-Strecke vom Münchener Flughafen nach Prag oder Wien sowie gegebenenfalls in eine andere Richtung?

- 5) **Am 27. April 2004 hat das niederländische Kabinett einen Plan zur Raumordnung des Landes bis zum Jahr 2030 verabschiedet. Enthalten ist hierin, durch die Zuiderzee-Region im Norden des Landes eine Hochgeschwindigkeitstrasse von Amsterdam über Almere, Lelystad, Heerenveen und Drachten bis nach Groningen zu bauen.**

Ob der ICE, der TGV oder die Magnetschnellbahn Transrapid zum Zuge kommt, wird nun durch eine öffentliche Ausschreibung entschieden, jedoch haben die drei nördlichen niederländischen Provinzen Groningen, Friesland und Drenthe ihre Finanzierungszusagen für eine Verbindung Amsterdam-Groningen an das Transrapid-Projekt gekoppelt, weil sie sich durch die schnelle Magnetbahnverbindung wesentliche Standortverbesserungen und ökonomische Impulse für ihre Regionen erhoffen.

(Vgl. www.zuiderzeelijn-info.nl, www.magneetzweefbaan.nl/Klaar_Voor_Vertrek/ZuiderZeeLijn.html und www.transrapid.nl/images/kohn_kaart.jpg)

Der Kabinettsbeschluss in den Niederlanden ist eine Steilvorlage für Deutschland, auch hier den Planungsprozess zu intensivieren.

Werden Sie sich dafür einsetzen, daß die Magnetschnellbahn als Trägerin europäischer Hochgeschwindigkeitsverkehre bei der nächsten Anpassung der Leitlinien für Transeuropäische Netze entsprechend ihrer Leistung gleichberechtigt in den europäischen Verkehrswegeplan aufgenommen wird?

- 6) **Die Regierung der Niederlande hat auf Anraten der GFM mit einer Ausschreibung für die Zuiderzeelijn, einer schnellen öffentlichen Verkehrsverbindung von Schiphol/Amsterdam nach Groningen/Leuwarden begonnen.**

Unternehmen, die an der Entwicklung, dem Bau und dem Betrieb einer Magnetschnellbahn oder eines Hochgeschwindigkeitszuges interessiert sind, können sich nach dem Sommer anmelden. Die Ausschreibung beginnt Anfang 2005.

Warum geht so etwas nicht auch in Deutschland?

- 7) **Der Transrapid ist wieder im Gespräch – China sei Dank.**

Es ist ein wichtiges Zeichen für **Innovation**, wenn diese in Deutschland entwickelte Technologie hierzulande genutzt wird. Nur mit Mühe konnte bei dem ersten kommerziellen Einsatz der Magnetschnellbahn ein gleichzeitiges Abwandern der gesamten Technologie nach China abgewendet werden.

Was werden Sie unternehmen, damit diesmal die Technologieführerschaft in Europa - im Gegensatz zum Fax und zum HDTV seinerzeit - gehalten und ausgebaut werden kann?

Mit allerbestem Dank im Voraus für Ihre Aufmerksamkeit und Unterstützung
Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e. V.
Michael Dittmer

Generationen Partei DIE GRAUEN - Graue Panther

Mitglied im Bundesvorstand für den Bereich Verkehr

Dipl.-Ing. Bernhard Kalitta

48145 Münster, den 15.06.2004

Heisstraße 24

Tel.: 0251 392550, Fax: 0251 3944353

B.Kalitta@t-online.de

Herrn Michael Dittmer
c/o Gesellschaft zur Förderung der Magnet-
schwebetechnologie (Transrapid) e.V.
Düvelsbeker Weg 14

24105 Kiel

Wahlprüfsteine für die Wahl zum Europäischen Parlament 2004

Sehr geehrter Herr Dittmer!

Als Mitglied im Bundesvorstand der Partei DIE GRAUEN - Graue Panther ist es meine Aufgabe, den Bereich des Verkehrswesens wahrzunehmen. Von der Bundesgeschäftsstelle in Wuppertal wurde mir daher Ihr Schreiben vom 30.05.2004 zugestellt.

Ihr Engagement und das Ihrer Gesellschaft zum Transrapid kann ich außerordentlich begrüßen. Stellt es doch das ernsthafte Bemühen dar, deutschen Erfindergeist, deutsche technische und wirtschaftliche Entwicklungen über Jahrzehnte jetzt in die Tat umzusetzen!

Den von Ihnen dargestellten einzelnen Ausführungen und den Fragen zu den jeweiligen Punkten muß ich voll zustimmen!

Von mir sind dazu weitere Anmerkungen zu machen:

Zu 1)

Wichtig wäre es auch mit darzustellen, wie die Wirkungsgrade der einzelnen Transportsysteme sich unterscheiden; insbesondere zwischen Luftverkehr und Transrapid. Entsprechendes sollte bei den Energiekosten vorgenommen werden, jedoch mit Berücksichtigung der Steuerfreiheit bei Flugbenzin.

Zu 2)

Unter besonderer Berücksichtigung der Verständigung der Menschen, nicht nur in Europa, ist es unumgänglich, dieses günstige Schnellverbindungsnetz zu schaffen!

Zu 3)

Die Planfeststellung und auch der Bau der Transrapid-Strecke Hamburg - Schwerin -

Berlin kann bedeutend schneller und günstiger für einen Transrapid-Fahrweg hergestellt werden als für ein Schienen-Gleisbett, und zwar grundsätzlich unabhängiger von Umweltbeeinträchtigungen durch Dämme mit Brücken für planfreie Straßen-Kreuzungen, Fluß-Querungen und Ähnlichem sowie auch unabhängiger in sumpfigen Niederungen, da dort per Pfähle eine Aufständerung naturgegeben ist. Beeinträchtigungen von Wildwechseln und Biotop-Verbindungen werden auch einfacher vermieden!

Zu 4)

Die Verlängerung dieser "angefangenen" Transrapid-Strecke ist doch selbstverständlich, sonst wird diese Innovation eine "Eintagsfliege". Und dies nicht nur für die Münchener!

Zu 5)

Die Magnetschnellbahn Transrapid muß als übergeordnete schnelle Verbindung für das Transeuropäische Netz gelten!

Zu 6)

Das Problem liegt offensichtlich bei Behörden bzw. bei den etablierten Parteien an ihrem deutschen "Klein-Bahn-Denken", das noch keine demokratische Einheit angenommen hat! Dies auch bei deutschen Unternehmen, die nur ihre einzelnen eigenen Interessen in den Vordergrund rücken.

- Private regionale Initiativen zu bestimmten Bahn-Strecken und -Erhaltungen ("Restaurierungen") sind hiermit nicht gemeint!

Zu 7)

Es muß der Bevölkerung und den Politikern sowie Politikerinnen deutlich klargemacht werden, daß die sogenannte Globalisierung in dieser Hinsicht uns, sprich insbesondere Deutschland, aber auch Europa, technisch und wirtschaftlich ohne Beachtung dieser Innovationen und dieser bisherigen Wirtschaftsleistungen endgültig ins Hintertreffen bringt!

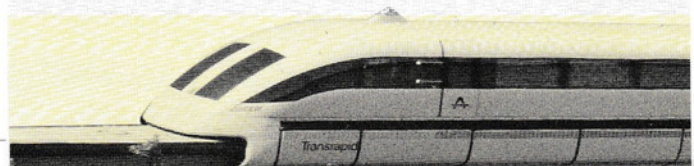
Schlußanmerkung:

Einer Veröffentlichung im Internet ist meinerseits nichts einzuwenden!

Mit freundlichen Grüßen und dem besten Wirkungsgrad,

B. Mahrta

Transrapid Berlin-Hamburg
– Chance für die Zukunft



Politik mit Herz + Unruh + Verstand **Wählbar in allen 16 Bundesländern**

Dipl.-Ing. Robert Gellekum , Vors.d. AK BBT+V, Dahmeweg 16, 22547 Hamburg
Tel/Fax: (040) 832 1208; Funkfon: 0160 504 2658 ;
eMail: RGellekum-ing-consult@t-online.de

An
Transrapid-Enthusiasten



AK: BBT+V

Arbeitskreis: Bundesbeauftragter
Transrapid u. Verkehr

Hamburg, im Dez. 2004

Forum am 06.12.2004, Semper Halle Hamburg
Innovation und Wachstum, Perspektiven für Deutschland
Referent: Wolfgang Clement, Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit

Sehr geehrte Damen und Herren,

in seinen zukunftsorientierten vielversprechenden Ausführungen ließ der Herr Bundesminister kaum Gebiete hinsichtlich der Perspektiven für Innovation und Wachstum aus.

Just am 06.12. ergab sich durch den Erwerb eines Grundstückes in Hamburg eine Arbeitsplatz mehrende Situation für den Deutschen Flugzeugbau. Hierauf verwies der Herr Bundesminister im Verlauf seines Referates des öfteren ebenso hin wie er auf die für Schiffe (U-Boote) neuartige Brennstoffzellen-Technik einging.

Das erdbezogene Rad-Schiene-System wie auch das Magnet-Magnet-System (Transrapid) fand weniger Beachtung.

Zu Beginn der Diskussion bekam ich als BBT+V Gelegenheit, auf den Transrapid als grandiosen Exportartikel in die VR China (Shanghai) hinzuweisen. Die BMG (Bayerische Magnetbahn-vorbereitungsgesellschaft) erwähnt in NR. 4 ihrer Zeitung "Schweeeben" : Transrapid-Shanghai zuverlässig im Betrieb.

Den Geschwindigkeitsbereich ab ~ 800km/h deckt das Flugzeug ab, den bis ~300km/h das Rad-Schiene-System, für den Bereich dazwischen ist der Transrapid prädestiniert.

Auszug aus „Inform“ (Zeitung der TRANSNET, November 2004):

„Aus für Transrapid?“

Bei dem geplanten Transrapid vom Münchener Hauptbahnhof zum Flughafen verzögert sich die Einreichung der Pläne um mehrere Monate. Auch der Haushaltsausschuß des Bundestages berät im November erneut über den Transrapid. Möglicherweise droht sogar eine Streichung der Bundesmittel. TRANSNET forderte bereits mehrfach einen Verzicht auf das Prestigeobjekt. Die Magnetbahn ist weder verkehrspolitisch notwendig noch angesichts der Haushaltslage sinnvoll“.

Nach Verlesen des vorstehenden Artikels zeigte sich der Herr Bundesminister sehr überrascht über den Inhalt, der seinen im Betreff genannten Zielen diametral gegenübersteht Er nahm meinen Vorschlag auf hinsichtlich einer Untersuchung: Warum stellt sich eine DGB-Gewerkschaft gegen eine zukunftsorientierte Technik?

Anmerkung: Übrigens befürwortet der DGB selbst das System Transrapid.

GRBBTCIm

Email: RGellekumIng-Consult@t-online.de

Vor 25 Jahren: Weltweit erster Personentransport mit einer Magnetbahn



08.06.2004. Der heutige Tag, der vielen als der Tag eines interessanten astronomischen Schauspiels im Gedächtnis bleiben wird, erinnert an ein Ereignis, welches genau 25 Jahre zurückliegt: Am 8. Juni 1979 wurde die Internationale Verkehrsausstellung (IVA'79) durch Bundespräsident Scheel, Bundesverkehrsminister Gscheidle und dessen amerikanischer Kollegen Brock Adams in Hamburg eröffnet. Im Rahmen der Verkehrsausstellung wurde weltweit erstmalig ein Personentransport mittels einer Magnetbahn erfolgreich durchgeführt. In den Kieler Nachrichten vom 08.08.1979 hieß es hierzu:

"... Die Bundesrepublik erlebt die dritte große Verkehrsausstellung nach dem Kriege. Die Vorgängerinnen der IVA '79 fanden 1953 und 1965 in München statt. Die Hamburger Veranstaltung setzt mit ihrer umfassenden Unterrichtung auf allen Gebieten des in- und ausländischen Verkehrswesens neue Akzente. Sie ist die größte Schau, die es je in Hamburg gab. Für Ihre Durchführung stellten der Bund und der Senat der Hansestadt 11,2 Millionen DM bereit. Die Aufwendungen aller beteiligten Nationen, Staatsunternehmen und Privatfirmen geht hoch in neunstelligen Regionen. Allein die Bundesrepublik läßt sich Ihre Darstellung als eine der führenden Verkehrsnationen mehr als 32 Millionen DM kosten. Davon entfallen 25 Millionen DM auf das von Bonn geförderte Projekt einer Magnetschwebbahn.

Die Weltmesse der Technik vereinigt wegweisende Erfindungen, Entwicklungen und Errungenschaften aus rund 30 Ländern. 18 Teilnehmerstaaten haben nationale Leistungsschauen aufgebaut. Der bundesdeutsche Beitrag firmiert unter dem Kennwort 'Knotenpunkt D'. Die Sowjetunion fehlt im Kreis der Elite. Die Belange des Ostens vertreten die CSSR, Ungarn und die DDR. Sie rechnen zu den Tüchtigsten. Im Lokomotiv-, Waggon-, Bus- und Lkw-Bau. Ungarn ist bei städtischen Großraumbussen Weltmarktführer

Die IVA '79 nimmt 120 000 Quadratmeter ein. Die Hälfte der Fläche entfällt auf 14 Hallen. Das Ausstellungsareal ist geteilt. Den einen Sektor bildet das Messegelände an der Jungiusstraße, den anderen das nahe Heiligengeistfeld in St. Pauli. Miteinander verklammert sind beide Bereiche durch eine 940 Meter lange Pfeilern ruhende Demonstrationsstrecke der Magnetschwebbahn, wie sie vielleicht eines Tages mit 400 Stundenkilometern durch die Gegend preschen wird. In Hamburg begnügt sie sich mit Tempo 75.

Die Magnetbahn - obwohl durch Einspruch einer Bürgerinitiative zu eingeschränktem Betrieb verurteilt - ist ein Magnet der IVA, als ein anderer beeindruckt eine Gleis-Harfe auf dem Heiligengeistfeld ..."

Warum konnte es zu dieser Einschränkung überhaupt kommen?. In den beiden Jahren vor der Verkehrsausstellung wurden vom moskaugesteuerten kommunistischen Bund (KB) eine große Zahl von Briefkasten-Bürgerinitiativen gegründet, welche in der "Bunte Liste" vertreten waren. Daher wurden zeitweise 106 von 160 Delegierten vom KB gestellt. Moskau versuchte damit, auf die bundesdeutsche Politik einzuwirken. Die Bürgerinitiative, welche schließlich gegen den Betrieb der Magnetschwebbahn prozessierte, wurde von Links-Anwälten vertreten, welche über das sowjetische Konsulat ihre Direktiven erhielten. Leonid Breschnjew war gegen die Schaustellung von Hochtechnologie (des "Großkapitals") und boykottierte die Veranstaltung offensichtlich auch. Wegen angeblicher "Lärmentwicklung" wurde vor dem Verwaltungsgericht erwirkt, daß dieser nur maximal 75km/h statt 90km/h fahren durfte. Tatsächlich wären seine Geräusche selbst bei 200km/h im Lärmteppich des Straßenverkehrs untergegangen.

Die damals ausgelegte ideologische Saat ist später bei Vertretern der führenden Schicht der Grünen im Westen aufgegangen und hat auf das Denken einiger von ihnen anscheinend immer noch einen Einfluß.

Diese verhängnisvolle Entwicklung scheint - neben der Käuflichkeit einzelner Personen und Fehlern bei der Moderation eines derartigen Großprojektes - dafür mitverantwortlich dafür zu sein, daß die weltweit erste kommerzielle Transrapidstrecke nicht bereits heute in Deutschland in Betrieb ist. Aber bis zum nächsten, hierzulande nicht vollständig sichtbaren Venustransit ist ja noch etwas Zeit, um Teile eines europäischen Magnetschnellbahnnetzes fertigzustellen. Und bis zu dem Tag, an dem dieses astronomische Schauspiel wieder vollständig in Europa zu sehen ist, wollen wir nicht warten.

Michael Dittmer
© 2004 [GFM-eV](http://www.gfm-ev.de)

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2004/0608/index.html>



HDTV und Magnetschwebetechnologie

"JEDER NEUERER HAT ALLE DIE ZU FEINDEN, DIE VON DER ALTEN ORDNUNG VORTEILE HABEN,
UND ER HAT AN DENEN NUR LAUE VERTEIDIGER, DIE SICH VON DER NEUEN ORDNUNG VORTEILE ERHOFFEN."

NICCOLO, MACHIAVELLI "EL PRINCIPE" 1513

HDTV und Magnetschwebetechnologie sind zwei Schlüsseltechnologien, welche im vergangenen Jahrhundert hierzulande vorangetrieben wurden und ihren kommerziellen Einsatz zuerst in Fernost (bzw. auch in USA) erleben und nicht etwa in Deutschland (Europa). Sie verbindet daher eine gewisse Seelenverwandtschaft. Beide Technologien versinnbildlichen den Widerstand gegen Innovationen, welcher mit eine Krisenursache ist für den "Sanierungsfall Deutschland".

Manfred von Ardenne war eine der tragenden Persönlichkeiten bei der Entwicklung des Fernsehens. Am 14.12.1930 führte er die erste vollelektronische Fernsehübertragung durch. Knapp vier Jahre später erhielt Herrmann von Kemper sein erstes Grundsatzpatent zur Magnetschwebetechnik.

1940 wurden bereits Fernsehbilder mit einer hohen Auflösung (amerikanischer Begriff: *high definition*) von 1029 Zeilen aufgenommen. Die flächendeckende Übertragung dieser Bilder hätte damals enorme technische Anforderungen an die Übertragung dieser Signale gesetzt, welche - bei Farbfernsehen - eine Bandbreite von fast 20 MHz (dem 2,7-fachen von PAL) besitzen würden. Etwa zur gleichen Zeit wurde nach Informationen von Gerd Hugenberg eine 20 Kilometer lange Versuchsanlage für Magnetschwebebahnen mit Düsenantrieb und Geschwindigkeiten bis Mach 1,5 bei Landsberg an der Warthe (östlich der Oder) geplant.

Am 24.10.1977 schlug Manfred von Ardenne vor, eine neue Fernsehnorm mit 1250 Zeilen einzuführen, da sich eine Marktsättigung der Fernsehgeräte in der üblichen Auflösung (amerikanischer Begriff: *standard definition*) abzeichnet. Zu diesem Zeitpunkt waren die deutschen Fernsehgeräte-Hersteller auf dem Weltmarkt noch führend.

In den 80er Jahren wurde das Thema sogar von der europäischen Politik gefördert und die Einführung einer neuen Norm (HD-MAC) beschlossen. Zu dieser Zeit hatten die Japaner bereits die gesamten Marktanteile von HiFi-Anlagen übernommen. Sie waren noch nicht im vollen Besitz der Patente für das PAL und SECAM-System, doch es zeichnete sich ab, daß diese Patente bald auslaufen würden.

Als Hemmschuhe der Entwicklung erwiesen sich einige der geförderten Unternehmen, welche schlecht vorbereitet waren - möglicherweise durch Innovationsgegner in den eigenen Reihen aus der "Lehmschicht" der mittleren Hierarchie-Ebene des Management. Widerstände kamen von den TV-Anbietern, welche die Rolle der Multiplikatoren übernehmen sollten. Letztendlich gab es auch intransparente Vorgehensweisen, welche den Prinzipien einer vernünftigen Moderation technischer Großprojekte entbehrten, und Schwachstellen zu spät erkennen ließen.

Während heutzutage die öffentlich rechtlichen Sendeanstalten über die Einführung von HDTV noch nicht in Erwägung gezogen haben und über die versuchsweise hochauflösende Übertragung der WM 2006 diskutiert wird, scheint in der öffentlichen Diskussion die Debatte über das für und Wider der Magnetschwebetechnologie immer noch nicht abgeschlossen zu sein.

Hierzulande scheitert die Einführung der neuen Technologien also immer noch am Widerstand der Sendeanstalten. Übertragen auf die Magnetschwebetechnologie war es in der Vergangenheit - abgesehen von politischen Gruppen - vordergründig die Deutsche Bahn, welche die Inbetriebnahme der ersten Transrapid-Anwendungsstrecke in Deutschland zu verhindern wußte, auch wenn sich hier ein Umdenken anbahnt. Gleichzeitig werden die Medien häufig zum Sprachrohr von Innovationsverweigerern. Bei der Magnetschwebetechnologie sind die "Meinungsmacher" führende Chefredakteure der Deutschen Presse Agentur, welche auf ein Heer von Multiplikatoren zurückgreifen können. Das Thema HDTV kann von den Sendeanstalten auf direktem Wege beeinflusst werden.

So kommentierte der damalige SR-Intendant Buchwald 1992 die HDTV-Politik der EG folgendermaßen: *"Da aber bisher weder bei den Zuschauern noch bei den Programmveranstaltern ein spürbares Interesse besteht, müssen sie - nach den Vorstellungen der EG-Kommission - zu einem zweifelhaften Glück gezwungen werden. Mehr als eine Milliarde Mark (...) will Brüssel in den Push einer ebenso teuren wie überflüssigen Vorlauf-Technologie pumpen."*

In der letzten Talkshow, an der Manfred von Ardenne vor seinem Tod teilnahm, wurde er von der Moderatorin am Ende der Sendung gefragt, was am Fernsehen besser werden könne. Er antwortete, dies wäre ganz einfach, denn man bräuchte nur die Anzahl Zeilen verdoppeln. Aber man ließ ihn seine Gedanken nicht mehr zu Ende ausführen, sondern spulte den Applaus und den Abspann ab.

In den USA führt die Selbstverpflichtung der Sendeanstalten dazu, ab 2006 HDTV-Programme zu übertragen, zu einem wirtschaftlichen Boom. Europa verlor die Normenkompetenz für HDTV-Systeme. Diese Gefahr scheint bei der deutschen Transrapid-Technologie zumindest solange nicht gegeben, wie eigene chinesische und japanische Systeme am Markt noch nicht eingeführt worden sind.

Wegen der oben genannten Seelenverwandtschaft zwischen HDTV und Magnetschwebetechnologie wurde ein HD-Video über Transrapid in der japanischen 720p-Norm produziert. Das am 08.04.2004 aufgenommene Video mit einem nicht in Deutschland erhältlichen Kameramodell (Victor GR-HD1) wurde zu nicht-kommerziellen Zwecken erstellt und ist das erste hochauflösende Video über die Transrapid-Technologie in Deutschland. Es wurde am 12.06.2004 uraufgeführt, 25 Jahre und vier Tage nach dem ersten öffentlichen Personentransport in einem Magnetschwebefahrzeug (TR05).



Michael Dittmer
© 2004 [GFM-eV](#)

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2004/0708/index.html>

Weitere aktuellere Informationen sind bei der GFM-eV erhältlich sowie unter:

<http://www.pro-transrapid.org/de/hdtve/index.htm>

(mit Download-Möglichkeit kurzer hochauflösender Videosequenzen)

Weiterführende Informationen zur Entwicklung des HDTV und TR:

Fachartikel von THOMAS NOWARA: Warum HDTV?

http://www.schnittpunkt.de/Systemhaus/Fachartikel/HDTV/warum_hdtv.htm

Jahresarbeit von Christian Ahlborn und Benjamin Vollbrecht über "Das digitale Fernsehen"

<http://www.kauniainen.fi/Comenius/germany/german/HDTV>

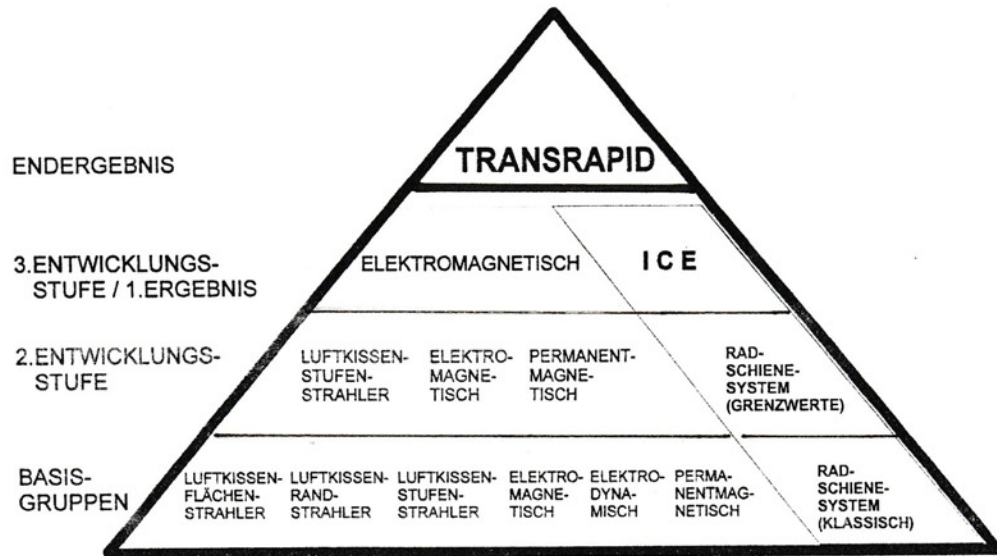
<http://www.kauniainen.fi/Comenius/germany/german/HDTV/MAC.HTM>

Hugenberg, Gerd: Herrmann Kemper. VDI Osnabrücker Bezirksverein e.V. 1924-1999 – Festschrift

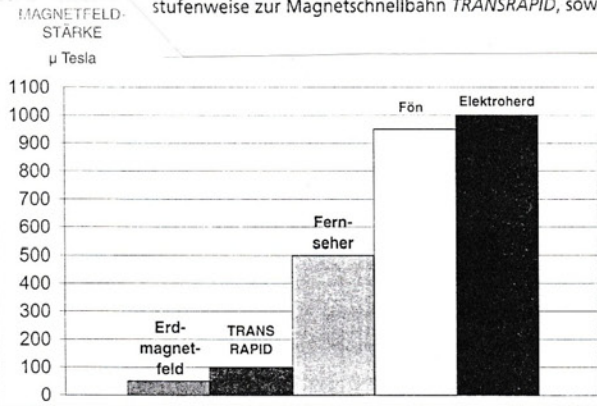
Hedrich, Stefan H.: TRANSRAPID oder Die Magnetschnellbahn in der politischen „Warteschleife“, EK-Verlag.2003



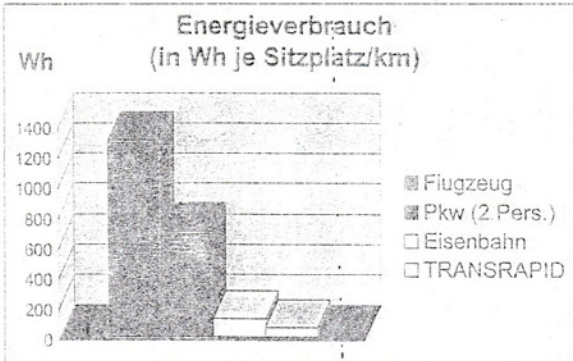
Berührungsfreie Fahrtechnik (500 km/h) oder verbesserte Rad/Schiene-Technik (250 km/h):



Die breite Entwicklungsbasis, mit sechs berührungsfreien Fahrtechniken und notfalls einer klassischen Eisenbahntechnik, führte stufenweise zur Magnetschnellbahn **TRANSRAPID**, sowie zeitlich früher zum INTER CITY EXPRESS, ICE



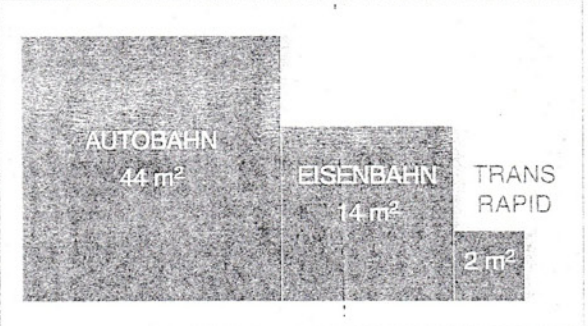
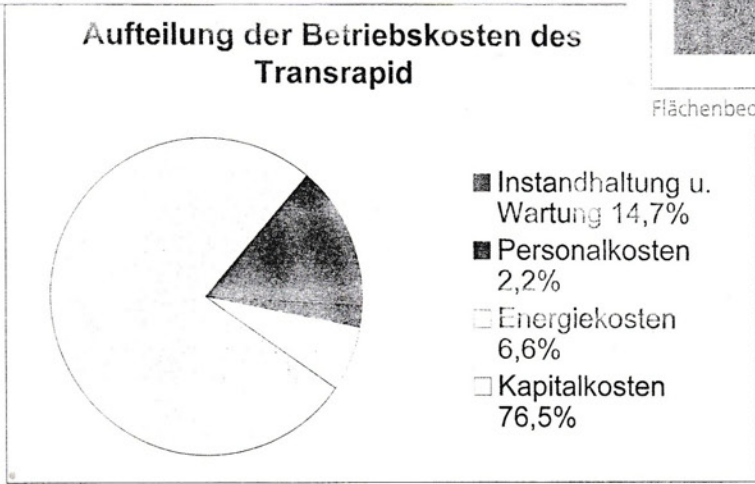
Als Hinweis für die absolute Unbedenklichkeit der Strahlenbelastung im **TRANSRAPID** zeigt das Diagramm (Elektromog) Vergleichswerte zu den üblichen Haushaltsgeräten



Energieverbrauch (Wattstunden)

SIEHE DAZU AUCH:
TRANSRAPID, S. HEDRICH, FREIBURG 2003

Quelle: BMFT



Flächenbedarf (Quadratmeter je Meter Fahrbahn) Quelle MVP

BMG 3/2004

*Es ist nicht genug zu wissen,
man muss es auch anwenden.
Es ist nicht genug zu wollen,
man muss es auch tun.*

J. W. von Goethe

125 Jahre elektrische Eisenbahn

Auf der Berliner Gewerbeausstellung im Jahr 1879 – also genau vor 125 Jahren – präsentierte Werner von Siemens die erste elektrische Eisenbahn mit Stromzuführung

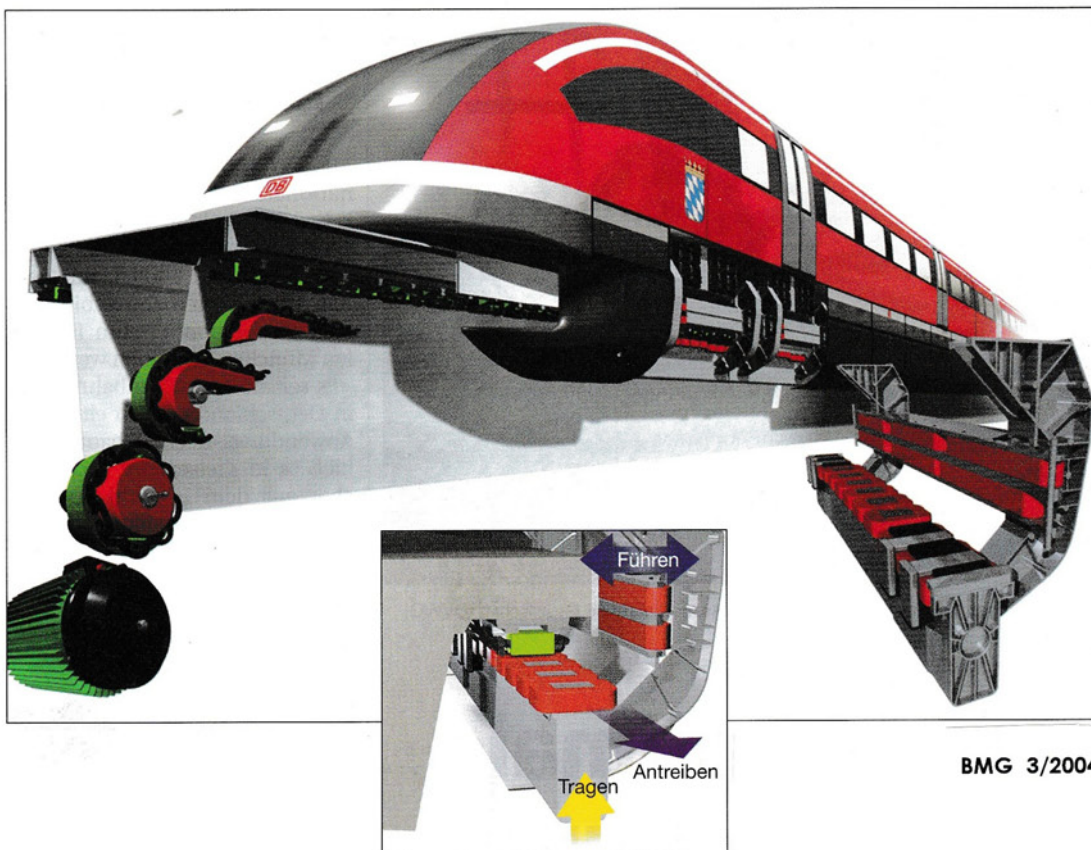


über die Schienen. Besonders beeindruckend sah das Gefährt, das weder Kohle noch flüssigen Kraftstoff brauchte, auf den ersten Blick nicht aus. Aber der Mann, der unter anderem mit dieser Erfindung einen der bedeutendsten Industriekonzerne der Welt aufbaute, wusste, wie er den Besuchern den Wert seiner Erfindung nahebringen konnte. Auf einer 300 Meter langen Kreisbahn zog die Lokomotive drei

kleine Vorfürwägen, auf denen 18 Fahrgäste Platz fanden, durch den Ausstellungspark. Die Lok bezog ihren Strom aus einer dritten Schiene in der Mitte des Gleises. Sie leistete etwa 2,2 kW, was ungefähr 3 PS entspricht und erreichte damit eine Geschwindigkeit von 7 km/h.

Foto: Siemens-Archiv

Der Langstator Linearmotor



BMG 3/2004

Anmerkungen zum Zeitgeist.

Sylt und der Treibhauseffekt

Frankfurter Allgemeine Zeitung Seite 8 / Dienstag, 4. Januar 2005, Nr. 2

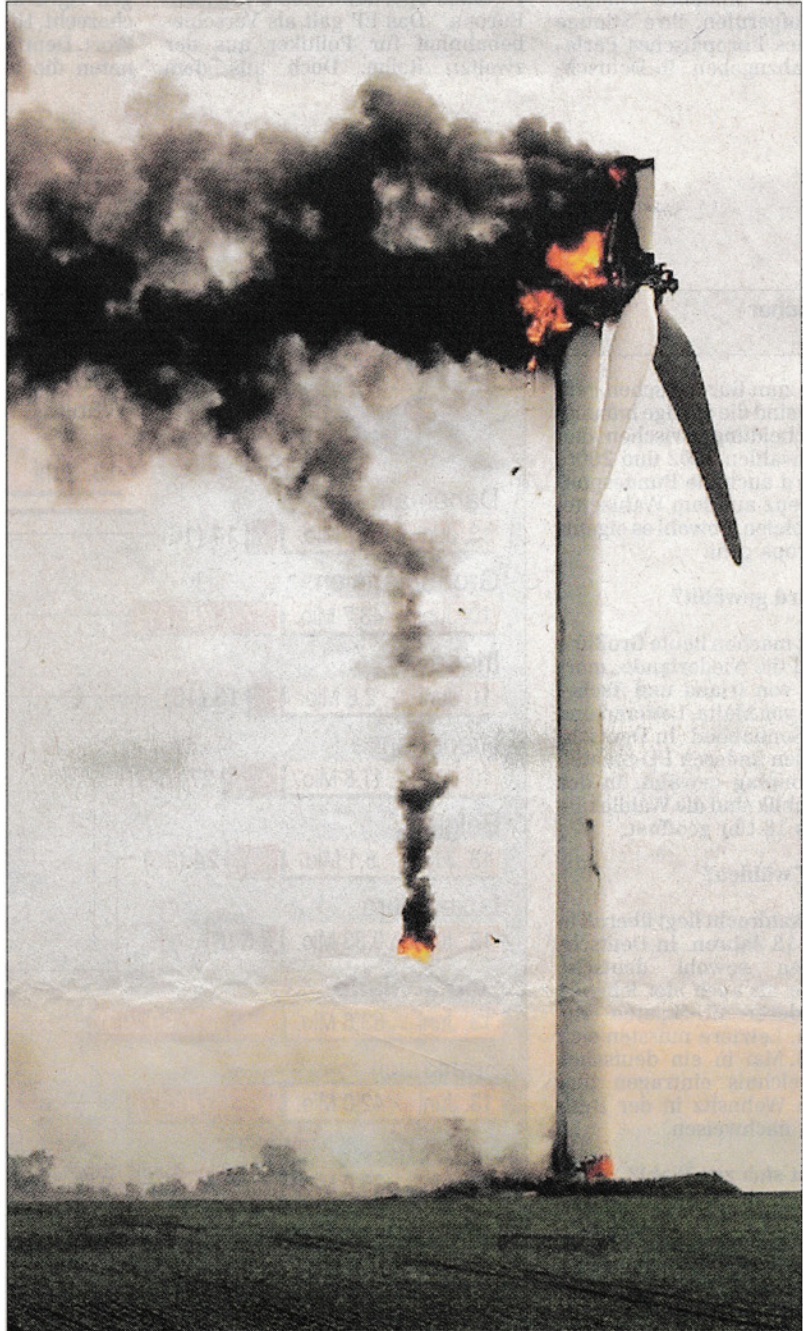
Zum Interview „Sylt wird es in einigen Jahrzehnten nicht mehr geben“ (F.A.Z.-Wirtschaftsteil vom 9. Dezember): Mir fehlt jedes Verständnis, wie sich eine Expertin für „Umweltökonomie“ zu solch unseriösem Öko-Katastrophen-Populismus hinreißen lassen kann. Treibhauseffekt hin oder her, Sylt wird ganz sicher in 30, 40 oder 60 Jahren noch existieren. Auch England wird bis 2050 kein Korallenriff. Wenn Claudia Kemfert schon kein Interesse an ihrer eigenen Glaubwürdigkeit hat, dann sollte sie wenigstens nicht das Vertrauen in das ganze Fachgebiet verspielen. Natürlich schwemmt die derzeitige politische Wetterlage leichter Forschungsgelder in die Institutskasse, wenn man auf der Katastrophenwelle reitet. Offensichtlich ist das auch die bessere Eintrittskarte in Talkshows oder Zeitungsinterviews. Aber solch dreiste Panikmache sucht ihresgleichen.

Sie redet den „natürlichen Treibhauseffekt“ klein, obwohl er weit über 90 Prozent der Erwärmung verantwortet. All das kann Frau Kemfert bei der OECD oder im Bericht des IPCC, mit dem sie ja so eng zusammenarbeitet, nachlesen. Man muß allerdings genau lesen: Der Hauptträger unseres Treibhauseffektes sind Wolken: Wasserdampf in der Atmosphäre. Jeder kennt den Temperatursturz in sternklarer Nacht wenn Wolken fehlen und mehr Wärme in den Weltraum entweicht. Das IPCC unterscheidet sehr wohl zwischen dem „allgemeinen“ und dem „zusätzlichen“ Treibhauseffekt. Und nur wenn man den zusätzlichen Treibhauseffekt (ohne Wolken) alleine betrachtet, macht Kohlendioxid neben Methan und Lachgas einen größeren Anteil aus. Allerdings haben wir uns daran gewöhnt, das Wörtchen „zusätzlich“ wegzulassen. Ist dann das neue Feindbild Kohlendioxid geschaffen, verschweigen wir noch schnell, daß der Mensch nur drei Prozent der 770 Milliarden Tonnen jährlicher Emissionen verursacht (Quelle: OECD). Der Rest strömt aus Ozeanen, Böden, Bränden und Verrotungsprozessen.


Auch der Blick in ein Physikbuch hilft weiter: Jedes Gas hat ein Absorptionsspektrum, in dem es Strahlung, hier Wärme, absorbieren kann. Kohlendioxid läßt die von der Erde abgestrahlte Wärme aber fast vollständig ins All durch. Sein Absorptionsspektrum liegt in einem anderen Wellenlängenbereich (Quelle: Schönwiese, Klimatologie). Aber hinfort mit diesen Kleinigkeiten. Gesinnung siegt über Fakten, Ideologie über ernste Zweifel. Außerdem: Krisen verkaufen sich besser. Niemand will hören, daß wir noch nicht genug wissen. Ein „Vielleicht“ macht eben nicht so viel her wie der Untergang Hollands und Tornados über Hamburg. Ein Katastrophen-Szenario aber scheint sich tatsächlich zu verwirklichen: Wir alle gehen im Meer des Zukunftspessimismus, des Technik-Skeptizismus und einer verheißungsvollen Öko-Religion unter. Sicher sitzen wir in dreißig Jahren in Kampen oder London und schmunzeln über diese Panik, so wie uns heute nach dreißig Jahren die Prognosen des Club of Rome erheitern.“

Professor Dr.-Ing. Stephan Wilksch,
Potsdam

Wann treffen wir drei wieder zusamm?
Um Mitternacht am Bergeskamm.
Auf dem hohen Moor, am Erlenstamm.
Ich komme. – Ich mit. – Ich nenn euch die Zahl.
Und ich die Namen. – Und ich die Qual.
Hei! Wie Splitter brach das Gebälk entzwei.
Tand, Tand, ist das Gebilde, von Menschenhand!
Theodor Fontane



Blitzschlag in der Windkraftanlage, sie brennt: Ein Defekt des Blitzableiters muss schuld gewesen sein. Schaden: zwei Millionen Euro. FOTO: ACTIONPRESS

Hamburger  **Abendblatt** Donnerstag, 10. Juni 2004

Besucherzentrum Transrapid Versuchsanlage Emsland
Hermann-Kemper-Straße 23 - 49762 Lathen / Ems

Herrn Dr.
Ulf Rumpel
Am Toberbusch 19

21255 Tostedt

Besucherzentrum
Transrapid Versuchsanlage Emsland
Hermann-Kemper-Straße 23
49762 Lathen / Ems

Service Hotline: 0 18 05 / 22 45 46
Fax: 0 59 33 / 62 92

Lathen, 09.08.2004

Ihr Besuch auf der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) am 27.08.2004
Buchungscode: 40948

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir freuen uns über Ihr Interesse an der Magnetschnellbahn Transrapid. Für Ihren Besuch auf der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) haben wir den **27.08.2004** vorgemerkt.

Ihre Fahrt im Transrapid 08 mit **52 Personen** ist für **10:10 Uhr** geplant.

Da die Demonstrationsfahrten zum laufenden Testprogramm gehören, sind Änderungen des Ablaufs jederzeit möglich. Bitte haben Sie daher Verständnis, wenn die Fahrt nicht wie geplant durchgeführt werden kann.

Wir bitten Sie, Ihre Tickets **eine halbe Stunde** vor Ihrer Fahrt am Schalter im Besucherzentrum in Empfang zu nehmen und zu bezahlen. Um Ihnen die Abwicklung so komfortabel wie möglich zu gestalten ist es erforderlich, dass bei Gruppenbesuchen eine Person die Tickets entgegen nimmt und den Gesamtpreis entrichtet.

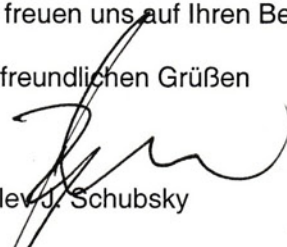
Die Preise für die Tickets sind in der beigefügten Broschüre aufgeführt. Diese gibt Ihnen auch einen kurzen Überblick über die TVE und deren Einrichtungen. Gern stehen Ihnen auch unsere Mitarbeiter für Auskünfte zur Verfügung.

Sie haben außerdem die Möglichkeit, sich in verschiedenen Ausstellungen oder im kostenfreien Transrapid-Kino ausführlich über die Magnetschnellbahn zu informieren.

Zum Schluss noch ein Hinweis: Das Interesse an einem Besuch der TVE ist sehr groß. Wir bitten Sie daher, uns in den nächsten 10 Tagen noch eine kurze schriftliche Bestätigung über Ihren Besuch zukommen zu lassen.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch und wünschen Ihnen eine gute Anreise.

Mit freundlichen Grüßen



Detlev J. Schubsky



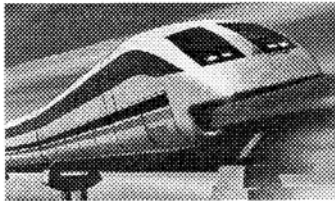
Irene Wessels

Transrapid International GmbH & Co. KG
Pascallstraße 10 F - 10587 Berlin
Telefon: (030) 3 98 43 - 0
Telefax: (030) 3 98 43 - 599
e-mail: TVE@transrapid.de
Web-Site: www.transrapid.de
Sitz: Berlin, Registergericht
Berlin-Charlottenburg HRA 28912

Persönlich haftender Gesellschafter:
Transrapid International
Verwaltungsgesellschaft mbH
Sitz: Berlin, Registergericht
Berlin-Charlottenburg HRB: 66363

Geschäftsführung:
Hans-Jürgen Petersen (Sprecher)
Horst Engels

Dresdner Bank AG Berlin
Konto.Nr.: 0 978 488 300
BLZ 100 800 00



GESELLSCHAFT
ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBETECHNOLOGIE / TRANSRAPID e.V.
DR.-ING. WULF H. RUMPEL D - 21 255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19
TEL.: 04182 / 5410 MOBIL: +49 173 8711151
E-Mail: DR_WULF_RUMPEL@GMX.DE HAMBURG 69 VR 16 6646

DAS VERKEHRSSYSTEM FÜR DAS GRÖßERE EUROPA

Besucherzentrum
Transrapid Versuchsanlage Emsland
Hermann-Kemper-Straße 23

49 762 Lathen/Ems

Tostedt, 17. August 2004

Transrapidfahrt am 27. August 2004, Ihr Schreiben vom 9.8.04, Buchungscode: **40 948**

Sehr geehrte Frau Wessels, sehr geehrter Herr Schubsky,

hiermit bestätige ich die bei Ihnen unter der o.g. Codenummer vorgemerkte Anreise von ca. 51 Personen zu einem Informationsbesuch mit anschließender Transrapidfahrt am 27. August 2004, 10.10 Uhr.

In der Hoffnung, bei mindestens 51 weiteren Bürgern dieses Landes Verständnis und Unterstützung für diese neue, zeitgemäße Technik wecken zu können, bedanke ich mich auch bei Ihnen für die bisherige prompte Erledigung und verbleibe

mit freundlichen Grüßen



„Und hier die Gebrauchsanweisung für die kleinste
Digitalkamera der Welt...“

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Freitag, 1. Oktober 2004, Nr. 229 / Seite 19

Besucherzentrum Transrapid Versuchsanlage Emsland
Hermann-Kemper-Straße 23 · 49762 Lathen / Ems

Herrn Bernd Mütze
Geschäftsführer der
Deutsche EoroRapid GmbH & Co KG
Eißendorfer Grenzweg 40

21077 Hamburg

Besucherzentrum
Transrapid Versuchsanlage Emsland
Hermann-Kemper-Straße 23
49762 Lathen / Ems

Service Hotline: 0 18 05 / 22 45 46
Telefon: 0 59 33 / 62 – 96 Fax - 92

Detlev J. Schubsy

Lathen,
5. November 2004

Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE)

Sehr geehrter Herr Mütze,

wie schon am Telefon erläutert, erfolgte im Rahmen des TVE-Versuchsbetriebes am 5. November 2004 aufgrund einer Fehlermeldung der Weiche Nr. 3 (Südschleife) um 13:11 Uhr ein außerplanmäßiger Halt während einer regulären Besucherfahrt.

Das Magnetschwebefahrzeug Transrapid 08 wurde um 13:11 Uhr zunächst am sog. "Alten Einstieg" bei Stütze Nr. 74 angehalten.

Um 13:14 Uhr wurde es von dort zur Einstiegsplattform am TVE Besucherzentrum gefahren, wo es auf das "Abfahrtsignal" warten mußte.

Um 13:28 wurde diese Besucherfahrt störungsfrei fortgesetzt.


In dieser Woche (1. bis 5. November 2004) wurden planmäßige Funktionsabnahmen an täglich 19 Schwebefahrten in der Zeit von 08:00 Uhr bis 18:50 Uhr durchgeführt.

Die Besucherfahrt mit Startzeit 13:02 Uhr, an der auch Sie teilnahmen, war die erste, die während dieser Versuchsläufe unterbrochen wurde. Eine weitere Störung wurde während der letzten Besucherfahrt dieser Woche registriert.

Mit Ende der letzten Fahrt am Freitag Abend hatte das Magnetschwebefahrzeug in dieser Testwoche insgesamt 8.072 km auf der TVE zurück gelegt.

Mit freundlichen Grüßen


Detlev J. Schubsy


Irene Wessels

Transrapid International GmbH & Co. KG
Paschstraße 10 F · 10587 Berlin
Telefon: (030) 3 98 43 – 0
Telefax: (030) 3 98 43 – 599
e-mail: info@transrapid.de
Web-Site: www.transrapid.de
Sitz: Berlin, Registergericht
Berlin-Charlottenburg HRA: 28912

Persönlich haftender Gesellschafter:
Transrapid International
Verwaltungsgesellschaft mbH
Sitz: Berlin, Registergericht
Berlin-Charlottenburg HRB: 66363

Geschäftsführung:
Hans-Jürgen Petersen (Sprecher)
Horst Engels

Dresdner Bank AG Berlin
Konto-Nr.: 0 978 488 300,
BLZ 100 800 00

Für Ben-Louis

Wie aus dem vorstehendem Dokument zu entnehmen ist, hatte der Transrapid 08 am 5. November 2004 um 13.11 Uhr einen Zwangsaufenthalt mit geklärt Ursache. Der Computer hatte einen Fehler der Südweiche gemeldet, den es aber wohl so direkt nicht gab, denn die Besucherfahrt konnte eine Viertelstunde später ungestört fortgeführt werden.

Denkbar wäre, daß es aber sehr wohl eine Ursache, wenn auch ganz anderer Art und auf einer ganz anderen Ebene gegeben hat. Ja, daß wir vielleicht einen jener bemerkenswerten Augenblicke erleben durften, die Stefan Zweig so einfühlsam in seinem Bericht über Sternstunden der Menschheit beschrieben hat. Unserem an der Fahrt teilnehmenden Mitglied Bernd-Otto Mütze wurde nämlich genau in diesen Minuten des Halts im entfernten Hamburg ein Enkelsohn geboren. Wer den Großvater und sein Wesen nun nicht so gut kennt, wird in dieser Tatsache verständlicherweise nichts weiter als einen der Zufälle vermuten, wie sie hier und da schon einmal geschehen können. Wer aber in vielen gemeinsamen, intensiven Stunden die Energien kennengelernt hat, die dieser Mensch zu generieren und auszustrahlen in der Lage ist, wer seinen absoluten Bezug zur Wesenheit des Transrapid gespürt hat, wird eher zu einer Erklärung kommen, welche mit den Begriffen Prädetermination und Telekinese zumindest annähernd beschrieben werden kann.

Nun hör ich Bernd-Otto schon sagen, das warum und wieso ist doch völlig unwichtig, zählen tut nur, daß es so ist!

Wir können jetzt wohl nicht klären, ob der TR 08 hielt, weil gerade dieser kleine Mensch die Bühne des Lebens betrat, oder weil ein voll entwickelter Fötus den Zeitpunkt seiner Geburt genau in diesem Augenblick für gekommen hielt. Wir jedenfalls wünschen Ben-Louis ein gutes Miteinander in seiner Familie, die nötigen Freiräume in seiner Entwicklung jederzeit und zuletzt ein Tätigkeitsfeld, in dem er seine bereits angedeuteten und sich ausbildenden Fähigkeiten nutzbringend einzusetzen vermag. Darin könnte dann wohl auch für uns die gesuchte Antwort liegen. Ja, wir sind sicher, sie wird es.

Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel



Wulf Rumpel wurde 65

Unser Stellvertretender Vorsitzender Dr. Wulf Rumpel feierte im letzten Jahr seinen 65. Geburtstag.



Wulf Rumpel wurde als ältestes von drei Kindern am 22.04.1939 in Stettin geboren. Im Alter von sechs Jahren machte er sich mit seiner Mutter auf den Weg nach Westdeutschland und kam in Sittensen (Niedersachsen) an. Nach dem Abschluß der mittleren Reife am Atheneum in Stade machte er zunächst eine Tischlerlehre in Sittensen, holte an der Ingenieurschule in Hamburg das Abitur nach und studierte in Darmstadt Architektur. Er fertigte seine Dissertation über Harburger Bauten des 19. Jahrhunderts schließlich an der HSBK Lerchenfeld an.

Als selbständiger Architekt eröffnete er in Tostedt ein Büro und ging nach einigen Jahren als Gewerbelehrer in den Staatsdienst. Er unterrichtete dann in Hamburg an der Gewerbeschule Bautechniker und Glaser. Im Jahre 2001 wechselte er in die Altersteilzeit, um schließlich im April letzten Jahres in Pension zu gehen.

Wulf Rumpel bezeichnet sich als Humanist und hat vielfältige Interessen. Hierzu gehören Baugeschichte, Architektur (die er auch heute noch praktiziert) und Bautechnik, bei welcher er elegante Lösungen bei Gebäudesanierungen und Umbauten liebt. Er ist ein leidenschaftlicher Sammler von Modellen (Lehmann Bahn, Revell-Modelle, Spritzguß- und Blechautos) und Uhren mit mechanischen Werken. Auch Tischlereiarbeiten führt er ab und zu noch durch, meistens als Restaurierung, seltener nimmt er auch Neubauten in Angriff.

Nicht zuletzt ist eines seiner Hobbys die Magnetschwebetechnologie, d.h. Transrapid – und alles was dazu gehört. Als Leser mehrerer Tageszeitungen packt es ihn dann, Briefe an die Redaktion zu schreiben, wenn er dort die einseitige Berichterstattung über die Themen Rad-/Schiene- und Magnetbahnsystemen liest. Häufige Adressat ist dabei die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“. Aber auch zu anderen Themen nimmt er häufig Stellung, da er sich häufig mit den von den Medien verordneten Zeitgeist nicht anfreunden mag.

Wulf Rumpel pflegte im Vorfeld der Realisierung der Transrapid-Anwendungsstrecke Hamburg-Berlin Kontakt mit der MPG (Magnetbahn Planungsgesellschaft). Er nahm wahr, daß sich die Vertreter dort zunehmend pessimistisch darüber äußerten, obwohl in der Presse hiervon noch nichts zu entnehmen war.

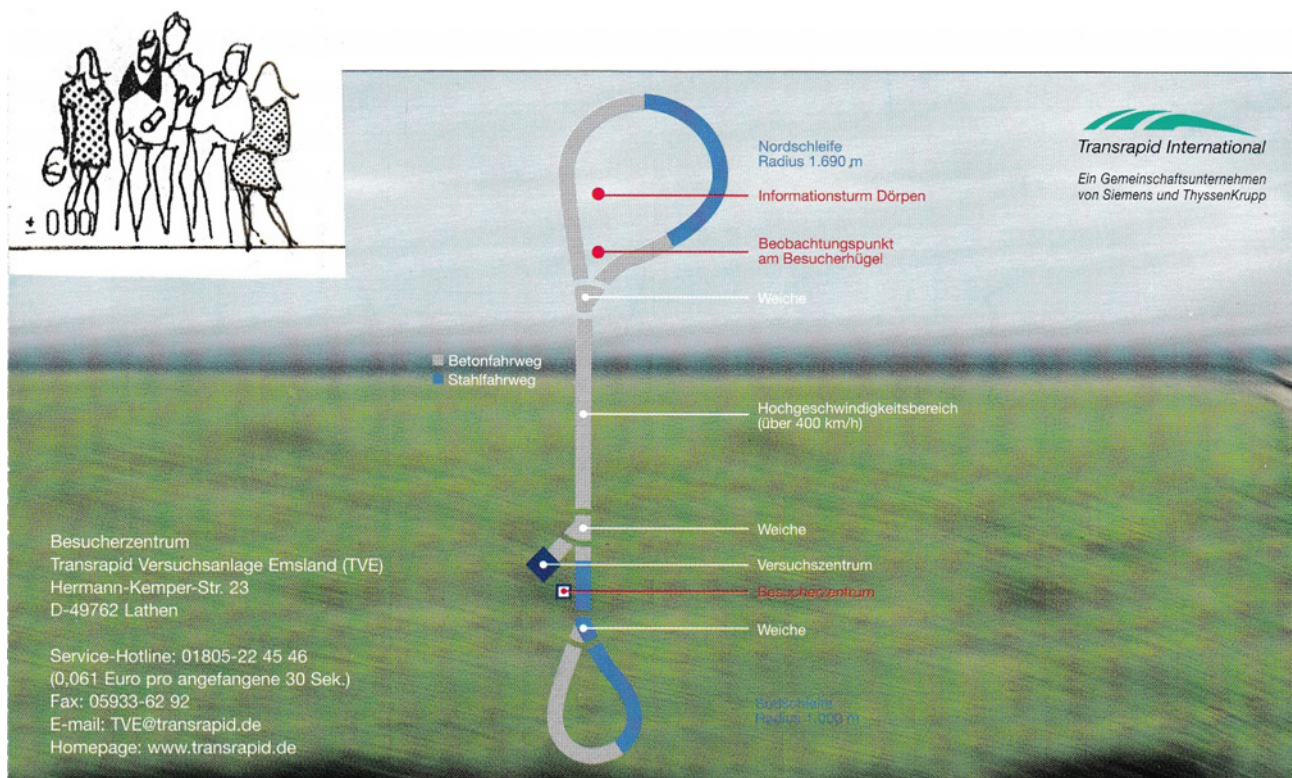
Daraufhin gründete er zusammen mit Dietrich Schmidt und Manfred Dünow die Interessengemeinschaft (IG) Transrapid Tostedt. Diese schrieb zahlreiche Briefe an Zeitungen und Politiker und sammelte Unterschriften für den Bau der Magnetbahnstrecke, welche an den Bundeskanzler übersendet wurden. Über persönliche Kontakte konnten die Briefe auf einer höheren Verwaltungs-Ebene eingereicht werden, als diejenige, welche normalerweise Schreiben von Bürgern bearbeitet. Diese Möglichkeit bestand später jedoch nicht mehr.

Manfred Dünow erfuhr nach dem 05.02.2000 von Friedrich-Wilhelm Merck, der einen "Verein" für den Transrapid gründen wollte. Dieser hatte bereits Kontakte mit dem "Freundeskreis Transrapid" aufgenommen. Der Freundeskreis Transrapid hatte bereits gute Kontakte zur Nordwest-Presse in Oldenburg.

Am 09.6.2000 kam es in Stadland-Rodenkirchen zur Gründungsversammlung. Dabei wurden Friedrich-Wilhelm Merck zum Vorsitzenden, Wulf Rumpel zum stellvertretenden Vorsitzenden und Dietrich Schmidt zum Beisitzer gewählt.

Wulf Rumpel ist verheiratet und Vater von zwei Söhnen und einer Tochter und besitzt familiäre Kontakte nach Österreich.

Michael Dittmer



Glosse der Redaktion

Ein Jahr ist nun schon her, seit der hierzulande konzipierte Transrapid in Schanghai seinen ungestörten Fahrbetrieb aufnahm und nachdem nun auch die von unserem Staatsfernsehen nach Fernost ausgesandten Schraubchenzähler und Kabelbrandschnupperer nach Ablauf der Probephase nichts Negatives mehr von dorten zu melden vermögen, ganz im Gegenteil schweren Herzens und in verklausulierten Wendungen von der Begeisterung einer jungen Industrienation für funktionierende Hochtechnik zu berichten gezwungen waren, ja selbst Berichte vom Absacken der Strecke keinen Zuseher mehr bewegen, denn der vermag sich inzwischen sehr wohl vorzustellen, was passiert, wenn der von unserer politischen Klasse immer noch favorisierte sogenannte Hochgeschwindigkeitszug über Schienstöße, Weichen und Schienenkreuzungen stolpert und wenn nicht dauernd nachgebessert würde, sich langsam aber sicher selbst im heimischen Boden beerdigen würde, ist es nun von offizieller Seite still um das Schmuckstück deutscher Ingenieurkunst geworden.

Dafür rücken wieder die wie per Zufallsgenerator über die Republik verteilten und mit unermeßlichen Steuergeldern ertüchtigten Rennstrecken des obersten Eisenbahners in den Blick. Auf der nicht ausgelasteten Westerwaldstrecke erwiesen sich die bewußt zu niedrig angesetzten 15€Cent/km als in keiner Weise kostendeckend und mußten verdoppelt werden, was gleichzeitig auch eine Halbierung der als Ablehnungsgrund vorgeschobenen Nutzerzahlen für den TR-Hamburg-Berlin bedeutet, die Strecke nach Erfurt endete aus Geldmangel im bahnwirtschaftlichen Nirwana und auf der Monopolregionsstrecke bleibt alle nase lang der Zug irgendwo auf freier Strecke liegen.

Als sich also dieser Mensch am 5. Februar 2000 zu abendlicher Stunde zum Sprecher einer mit Nebentätigkeiten voll ausgelasteten Gilde von Weltverbesserern, Gutmenschen und Ignoranten machte und der verblüfften Nation das Ende der mit vielen Hoffnungen für Aufschwung und Arbeitsplätze begleiteten Magnetschwebestrecke Hamburg-Berlin mitteilte, mag selbst wohl er, entgegen dem Leitsatz, nur selbstgefälschten Statistiken zu trauen, nicht den von interessierter Seite manipulierten Wirtschaftlichkeitsgutachten wirklich geglaubt haben. So ist er denn auf der verzweifelten Suche nach überzeugenderen Ablehnungsgründen wohl samt seinen Protektoren, denen offensichtlich jegliches Interesse an ihrer eigenen Glaubwürdigkeit fehlt, auf die Idee verfallen, das seit der Antike für solche Fälle zuständige delphische Orakel zu befragen. Zwar stand aus verständlichen Gründen Pythia selbst nicht mehr zur Verfügung aber zu später Stunde und in den Rezzinanebeln einer hellenischen Kneipe mag beim allfälligen Griechenlandurlaub Apoll wohl selbst den Ratsuchenden ins Ohr geflüstert haben: Wenn ihr die ICE-Strecke baut, werdet ihr eine große Bewegung erleben. Ob solch froher Kunde fanden sich in den klammen öffentlichen Haushalten eilends die Milliarden, die zuvor für die angemessenere Transrapidstrecke nicht zu finden gewesen waren und es begann ein emsiges Geflicke am Schienenstrang des vormaligen Fliegenden Hamburgers. Aber als sich dann endlich nach vier langen Jahren etwas bewegen sollte, Honoratioren beim Sektempfang in Superlativen schwafelten, blieben die hochgelobten Neigezüge an Stellen stehen wo sie nicht sollten, bewegten sich Kollektoren gar nicht mehr, trat das absolute Gegenteil der angekündigten Bewegung ein, der absolute Stillstand.

Dafür bewegte sich aber ganz anderes um so mehr, die Karawanen gestreßter Reisender, die mit ihren Habseligkeiten auf der Suche nach versprochener Bewegung im Gänsemarsch über verschneite Geleise wanderten, Stromabnehmer die sich in Einzelteilen vom vorbestimmten Ort entfernten, Züge die weite Umweg zu fahren hatten. Alles Dinge die nicht hätten sein müssen, denn die zeitgemäße Technik des TR08 übernimmt den Strom induktiv, drehen tut sich bei ihr sowieso nichts außer dem Lüfterrad der Klimaanlage und doppelt so schnell wären all die gutgläubigen Menschen auch noch gereist. Um wenigstens die ab und zu in Berlin einhumpelnden Züge werbeträchtig zu füllen, wurden sensationelle Preisangebote lanciert, deren Defizite durch Umverteilung der Nahverkehr und damit wieder der kleine Mann zu zahlen haben wird.

Was lernen wir daraus? Wir kämpfen eigentlich gar nicht mehr für die Einführung des Transrapid, der kommt ohne unser Dazutun sowieso und gegen alle Borniertheit zwangsläufig. Wir kämpfen dafür, daß er noch rechtzeitig kommt, damit wir, unsere Kinder und unser auf Export angewiesenes Land davon noch einen Vorteil haben, die Normenkompetenz bewahren können. Mag also das neue Jahr weitere Impulse bringen, denn wir sind ja nicht nur das Land mit den meisten Patentanmeldungen in Europa, wir sind es auch, die am wenigsten von all den tollen Dingen, die wir erfinden, hinterher ebenso nutzbringend umzusetzen verstehen.

**Gesellschaft zur Förderung der
Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e. V.**

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck, Schlesierweg 14 · 21217 Seevetal · Tel. u. Fax: 04105-4555

Aufnahmeantrag

Ich (Wir) beantrage(n) die Aufnahme in die „Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e. V.“ als

natürliche Person

Gebietskörperschaft

sonstiges Mitglied.

Name:

Straße:

PLZ Ort:

Geburtsdatum: Beruf:.....

Telefon:

Telefax:

e-Mail:.....

Die Satzung der Gesellschaft erkenne(n) ich (wir) an. Der jährliche Beitrag von

25 € (nat. Personen) 100 € (Gebietskörperschaften) 50 € (sonstige Mitglieder)

- nach Rücksprache mit dem Vorstand der ermäßigte Beitrag von
10 € (Studenten, Auszubildende, Wehr- u. Zivildienstleistende, Ehe- und Lebenspartner, Rentner)
30 € (Familienbeitrag) 15 € (ermäßigter Familienbeitrag) –

wird überwiesen auf das Konto Nr. 1842288100, BLZ: 28021002, Bank: OLB Brake.

soll abgebucht werden von meinem (unserem) Konto Nr.

BLZ: Bank:

Ich erkläre mich damit einverstanden, daß meine Daten intern während meiner Mitgliedschaft in einer Mitgliederliste gespeichert werden,

gleichzeitig auf einer nur Vereinsmitgliedern zugänglichen Internetseite erscheinen, ausgenommen
Vollst. Anschrift (sonst nur Ort) Telefon/-fax Geb.-Datum e-Mail

Datum: Unterschrift:

Für Fensterbrief an dieser Linie falten

Den Aufnahmeantrag senden Sie bitte an

Herrn
Friedrich Wilhelm Merck
Schlesierweg 14

21217 Seevetal

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

