

**GESELLSCHAFT
ZUR FÖRDERUNG DER
MAGNETSCHWEBETECHNOLOGIE /
TRANSRAPID
E.V.**



**5.
JAHRESHEFT JANUAR 2006**

Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

Inhaltsverzeichnis:

Vorwort des 1. Vorsitzenden	Seite 2-3
Veranstaltungen: Vorstandssitzung/ Hauptversammlung/ In Memoriam	Seite 4-7
Anmerkungen zum Aufbau Ost	Seite 8-11
Arbeit mit Presse und Presseabteilungen	Seite 12-28
Wahlprüfsteine/Antworten	Seite 29-41
5. Transrapid-Fachtagung in Dresden	Seite 42-48
Zeitgeschichtliche Ereignisse	Seite 49-53
Nachrichten aus dem europäischen Umland	Seite 54-58
Arbeit mit der Presse und mit Presseabteilungen	Seite 59-74
Historische Entwicklung im Verkehrswesen	Seite 75
Berichte	Seite 76-77
Friedrich Wilhelm Merck wurde 60	Seite 78-79
Glosse/Anmerkungen zum Zeitgeist	Seite 80
Aufnahmeantrag	Seite 81
GFM-Bilderbogen	Seite 83
Video-CD	Rückseite

Titelbild: Der Transrapid 08 in Shanghai, Aufnahme Transrapid International, Blattgestaltung Dipl.-Ing. Friedmar C. Rumpel

Impressum:

Herausgeber:

Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.
Friedrich Wilhelm Merck, 21217 Seevetal, Schlesierweg 14, 1. Vorsitzender

Verantwortlich i.S.d.P.:

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

Mein Dank gilt allen Mitgliedern unserer Gesellschaft die sich entschlossen daran beteiligt haben, durch ihren persönlichen Einsatz eine für unser Land wichtige Technik voranzubringen, auch denen die es durch ihre Erfahrungen, Textbearbeitungen und Beiträge ermöglichten, wiederum ein Jahresheft zu schaffen und denen die bei der Redaktionsarbeit mitgewirkt haben, unsere Mitglieder M. Dittmer, J. Lindemann in der Vorbereitung, D. Schmidt beim Zusammenstellen und F. Rumpel beim Maildienst, zuletzt unserem unermüdlichen F.W. Merck und dem unvergleichlichen B.O. Mütze mit seiner Ansage, Wulf, wir bringen das Ding zum Laufen, das weißt du doch!

Die Magnetschnellbahn schwebt zur Pole Position

Von Friedrich Wilhelm Merck

Es dauerte bis 21:33 Uhr am 18.01.2006 – und dann war es eine Sache von wenigen Sekunden: Als letzter Punkt der Sitzung wurde in der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg die Nummer 68 der Tagesordnung aufgerufen: „Transrapidstrecke unter Einbeziehung Hamburgs – Antrag der CDU- und der SPD-Fraktion –“ Der Antrag in Drucksache Nummer 3472 lautete:

„Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

darauf hinzuwirken, daß die im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung beschriebene Transrapid-Referenzstrecke unter Einbeziehung Hamburgs realisiert und erbaut wird.“

Beschlossen wurde dies mit großer Mehrheit (CDU- und SPD-Fraktion sowie einzelne GRÜNE) bei einigen Gegenstimmen (aus den Reihen der GRÜNEN / GAL-Fraktion) und wenigen Enthaltungen (ebenfalls von daher).

Die Freie und Hansestadt Hamburg unterhält den zweitgrößten Seehafenkomplex an der Westseite des Eurasischen Kontinents, ist „Tor zur Welt“ und eine der kapitalkräftigsten Städte Europas.

Das Insolvenzrisiko Ost beträgt weiterhin mehr als das Zwölfwache des westdeutschen. Zugleich ist die durchschnittliche technische Qualifikation der Menschen in Ostdeutschland recht hoch.

Es gilt daher, Menschen, Firmen, Management und Märkte, Kapital und Arbeit zusammenzuführen, um den Menschen die Perspektive eines selbsttragenden Aufschwungs (Ost) zu vermitteln.

So können der wirtschaftliche Aderlaß am wirksamsten gestoppt sowie soziale und politische Stabilität in Deutschland und darüberhinaus am ehesten erreicht und gesichert werden.

Magnetschnellbahnen im **EURO RAPID**[®]-System – erbaut mit der in Deutschland entwickelten Transrapid[®]-Technologie –, verkürzen den zeitlichen Abstand bei großen räumlichen Entfernungen und ziehen daher zusätzlichen Verkehr auf die Magnetspur

- mit Personenbeförderung
- mit Expreßgutverkehr
- mit SAL-Frachtverkehr (See/Luft/Land)
- im Nachtluftpostdienst
- mit Luftfrachtverkehr.

Für die über Hamburg laufenden Verkehrsströme macht der **EURO RAPID**[®] den Weg nach Osten frei. Er schafft zugleich für den internationalen Flugverkehr einen schnellen Anschluß an den großflächigen Flughafen Parchim. Die beiden Metropolen Hamburg und Berlin werden mit 44 Minuten Schwebezeit zu einer dynamischen Metropolregion verbunden.

Die Wirtschaft im Nordosten Deutschlands verlangt nach einer Verbindung zur Øresund-Region. Die Weiterführung der Magnetschnellbahn Berlin – Schwerin – Hamburg nach Schweden / Stockholm via København (Kopenhagen) schafft diese auch für die Kernregionen Europas wichtige Hochgeschwindigkeitsverbindung.



Die Vorplanungen zum Bau der Fehmarn-Belt-Querung laufen; das Projekt steht noch in diesem Jahr zur Entscheidung an. Es geht hier um eine multimodale Hängebrücke modernster Bauart – je einer „Magnetspur“

an den Außenseiten ist geeignet, die den Investoren eine zusätzliche Sicherheit für eine nachhaltige Bündelung der Verkehrsströme auf dieser Brücke zu bieten.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Magnetschnellbahn auf der Fehmarn-Belt-Querung richtet sich nach den Spezifikationen der Brückenbauer. Systemseitig sind 550 km/h möglich, da der Transrapid extrem unempfindlich gegenüber Seitenwind ist und sogar bei Orkan noch mit mehr als 400 km/h getestet wurde.

Die Vorschlag, die Magnetschnellbahn-Verbindung Stockholm – København – Hamburg zu bauen, wurde in Gesprächen zwischen der Handelskammer Hamburg und den Hamburger Generalkonsulaten der skandinavischen Länder entwickelt und vertieft. Er ergänzt die Bestrebungen der Europäischen Union zur Schaffung eines zweiten wirtschaftlichen Kernraums im östlichen Mitteleuropa und stellt die nicht nur in Mecklenburg-Vorpommern erwünschte Schnellverbindung zu der bereits prosperierenden Øresundregion her.

Nach langen Jahren der Vorbereitung ergibt sich mit der Vereinbarung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD auf Bundesebene, mindestens eine Transrapidstrecke zu realisieren, eine neue Perspektive für eine durch Magnetschnellbahnlinsen beschleunigte Entwicklung in Deutschland und Europa hin zur Vollbeschäftigung und zu steigendem Wohlstand.

Hierzu dient das europäische **EORO RAPID**[®]-Projekt mit dem Unternehmen, die Hauptstädte Europas mit einem erweiterungsfähigen Magnetschnellbahnnetz zu verbinden und hierin auch die wichtigen See- und Flughäfen der Europäischen Union sowie andere Verkehrsziele von besonderer Attraktion oder wirtschaftlicher Bedeutung mit einzubeziehen.

Am 28. April 2005 wurde der entsprechende Entwurf eines europäischen **EORO RAPID**[®]-Netzes bei der Generaldirektion Energie und Transport der Europäischen Union eingereicht. Für die zugehörigen 17 Linien in Deutschland wurde beim Bundesverkehrsministerium ein Antrag auf Aufnahme in den vordringlichen Bedarf gestellt. Das **EORO RAPID**[®]-Konzept macht zu diesem Zweck aus der Transrapid[®]-Technologie ein marktfähiges, intermodal eingebundenes Verkehrssystem. Die von der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg angestrebte Transrapidstrecke behält dabei zwar ihre Eignung als Referenzstrecke; Kernziel ist jedoch die bedarfsgerechte Verkehrsleistung.

Die für Planung und Bau der **EORO RAPID**[®]-Linien vorgesehene Gleitplanung ermöglicht es, mit der Strecke Hamburg – Berlin bereits zu beginnen, bevor die in Bayern Magnetbahnlinie vom Münchener Hauptbahnhof zum dortigen Flughafen fertiggestellt ist – ohne daß dadurch der Bau dieser Strecke verzögert oder beeinträchtigt würde. Das **EORO RAPID**[®]-Konzept gestattet es, den Rahmen des zwischen CDU, CSU und SPD auf Bundesebene abgeschlossenen Koalitionsvertrages auszuschöpfen und mehr als eine Transrapidstrecke in Deutschland zu verwirklichen.

Die nach dem Beschluß der GFM-Hauptversammlung vom 24.03.2001 am 19.03.2003 gegründete Deutsche **EORO RAPID** GmbH & Co. KG ermöglicht den Bau der Magnetschnellbahnlinsen durch eine Projektregie mit Finanzierung, Bündelung der Ressourcen etc.pp., ohne daß die öffentlichen Haushalte zusätzlich belastet werden. Die am 19.03.2003 ebenfalls gegründete **EORO RAPID** GmbH steht als Partnerin jeweils für die Bildung eines Magnetbahnkonsortiums sowie für die Gründung der erforderlichen Magnetbahngesellschaft zur Verfügung.

Allen ein gesegnetes frohes, glückliches, gesundes und erfolgreiches Jahr 2006

wünscht



(Friedrich Wilhelm Merck)
– Vorsitzender der GFM –



Gesellschaft zur Förderung der Magnet-schwebetechnologie (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

Umweltbewußt in die Zukunft

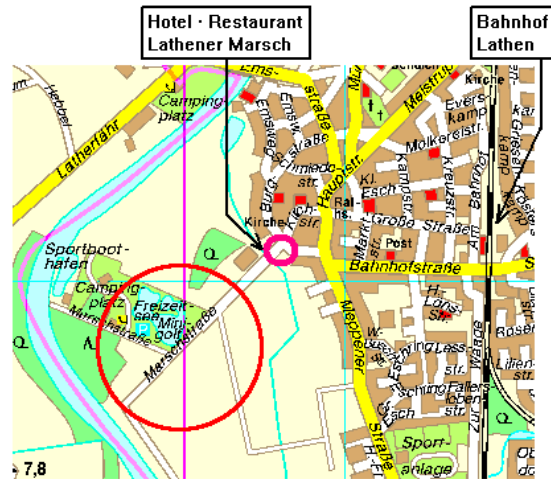
Seevetal, den 3. Mai 2005

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 Freitag, dem 27. Mai 2005 in das Hotel · Restaurant Lathener Marsch, in 49762 Lathen, Marschstraße 4, Tel. 05933 93451, (ca.1 km westlich des Bahnhofs, nahe der Kirche) ein.



Wir treffen uns **spätestens 11.00** Uhr an der Transrapid-Versuchsanlage [TVE] in Lathen.

Für 11.30 Uhr sind 50 Plätze zur Mitfahrt auf dem Transrapid TR 08 in Lathen gebucht. Die Mitfahrt kostet ca. 20,00 €. Bitte teilen Sie mir bis 08.05.2005 mit, ob Sie daran teilnehmen möchten.

Die Hauptversammlung beginnt nach der Mitfahrt um 12:45 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 Vorsitzenden und der Rechnungsprüfer
6. Beschlußfassung über den Haushalt und ggf. zur Festsetzung der Beiträge
7. Realisierung der Transrapid-Projekte: GFM und Deutsche EORORAPID GmbH & Co. KG – Beratung und Beschlußfassung –
8. Entscheidung über eingereichte Anträge
– Reichen Sie Ihre Anträge bitte schriftlich mit Begründung bis 17.05.2003 (Eingangsdatum) hier ein –
9. Sonstiges

Es besteht das Interesse, die notwendigen Regularien so kurz wie möglich zu fassen, damit genügend Zeit für die Fragen der teilnehmenden Öffentlichkeit verbleibt. Ein PowerPoint-Vortrag über die Magnetschnellbahn ist vorgesehen.

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Wilhelm Merck
– Vorsitzender –

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.org/>

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



Umweltbewußt in die Zukunft

Seevetal, den 07.12.2005

An alle Vorstandsmitglieder der Gesellschaft

Einladung zur Vorstandssitzung

Sehr geehrte Vorstandsmitglieder,

hiermit lade ich Sie sehr herzlich zur Konstituierenden Sitzung des Vorstandes der **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.** am Sonntag, dem 18. Dezember 2005 in das Hotel Cordes am Rosengarten in 21224 Rosengarten-Sottorf, Landkreis Harburg, Sottorfer Dorfstraße 2 ein. Der Tagungsort ist zu erreichen per HVV, Buslinie 244 / 4244 ab Bf. Hamburg-Harburg 15.08 Uhr, an Sottorf, Grund 15.36 Uhr, Rückfahrt mit Linie 4244 / 244 ab 18.23 Uhr, an Bf. Hamburg-Harburg 18.46 Uhr. (Schönes Wochenende, Schleswig-Holstein-Ticket, Niedersachsenticket etc. sind auch auf den Buslinien gültig.)

Die Vorstandssitzung beginnt um 15.40 Uhr und kann bis kurz vor 18 Uhr dauern.

Zu dieser Vorstandssitzung sind alle Mitglieder und Interessenten herzlich willkommen.

Vorgesehene Tagesordnung :

1. Begrüßung aller Versammlungsteilnehmer, Konstituierung des Vorstandes, Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Hauptversammlung am 18.12.2004
3. Genehmigung des Protokolls der Hauptversammlung am 27.05.2005
4. Einheitliches Design / Briefkopf (s.o.), Internetauftritt und -adresse etc.
5. GFM-Jahresheft 2005 – bitte Artikel bzw. eigene Beiträge mitbringen –, Beschlußfassung
6. Stand der EORORAPID-/Transrapid-Projekte, Aktivitäten, Berichte R. Gellekum und andere
7. Bericht von der 4. Dresdner Fachtagung
8. Transrapid-Mitfahrten in Lathen
9. Finanzen
10. Komplettierung der Mitgliederliste
11. Anträge an den Vorstand, Verschiedenes



Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Wilhelm Merck

– Friedrich Wilhelm Merck, Vorsitzender –

GFM-Hauptversammlung in Lathen

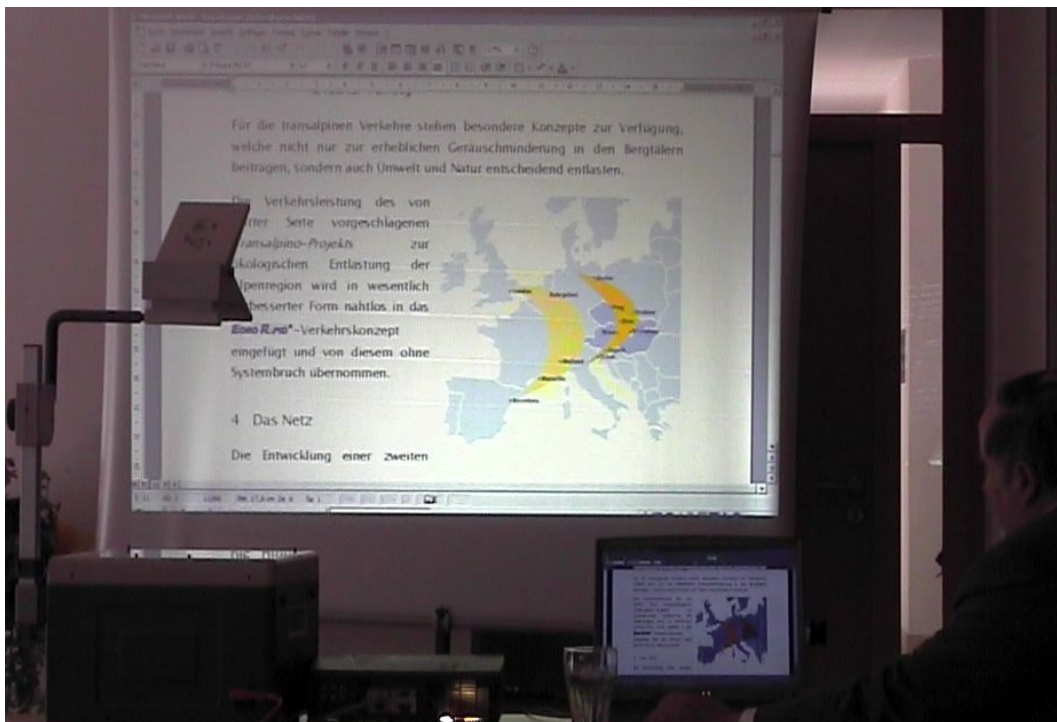
Vorbereitungen für ein europäisches Magnetschnellbahn-Netz

"... WIR GLEITEN LEISE UND RASANT AUF SCHLANKEN STÜTZEN DURCH DAS SCHÖNE LAND ..."

STEPHAN JOHN, LIESENICH

Knapp zwei Wochen vor dem fünfjährigen Bestehen der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V., kurz GFM, fand am 27.05.2005 die diesjährige Hauptversammlung in Lathen statt. Den Aufbau der Präsentationstechnik führte die Samtgemeinde Lathen durch, die Mitglied der gemeinnützigen Gesellschaft ist. Im Rahmen dieser Veranstaltung bot sich gegen 11:30h insgesamt 50 Mitgliedern sowie großen und kleinen Gästen die Möglichkeit, an einer Versuchsfahrt des Transrapid teilzunehmen. Das Interesse hieran war enorm, so daß ein Vorstandsmitglied freiwillig zugunsten eines weiteren Gastes auf ein neuerliches Schwebbeerlebnis verzichtete. Für die Anreisenden aus Richtung Norden stand ein Bus zur Verfügung, der in Harburg startete und in Tostedt und Sittensen weitere Personen aufnahm.

Die Zusammenkunft im Hotel Lathener Marsch begann gegen 13:00h und dauerte knapp zwei Stunden. Die Gäste hatten die Möglichkeit, daran teilzunehmen. Die Hauptversammlung begann nach drei Vorträgen zum Themenkomplex "Vorbereitungen für ein europäisches Magnetschnellbahn-Netz" und wurde zeitlich auf etwa eine halbe Stunde reduziert.



Im ersten Vortrag stellte der Vorsitzende Friedrich Wilhelm Merck das Eororapid-Verkehrskonzept ("eora" (griech.) = schwebend, "rapidus" (lat.) = rasend schnell) vor.

Als Gastredner legte Lothar Albrecht die volkswirtschaftlichen und beschäftigungspolitischen Auswirkungen des Baus von Magnetbahnstrecken dar. Herr Albrecht ist Geschäftsführer der Fachgemeinschaft FaG-ema GmbH & Co. KG, eines Zusammenschlusses von 28 Handwerksbetrieben aus dem Großraum Hamburg – Berlin. Wenn das Herzstück eines europäischen Magnetbahnnetzes, das Teilstück Hamburg – Berlin realisiert werden würde, wären 250000 Menschen aus Industrie, Handwerk und Handel in Lohn und Brot. Dies wurde von ihm näher erläutert. Außerdem bezifferte er die Kosten, die sich durch den bisherigen Verzicht auf diese Strecke ergaben.

Im dritten Beitrag wurde eine Einführung in ein - erweiterungsfähiges - europäisches Magnetbahnnetz, ebenfalls von Friedrich Wilhelm Merck, präsentiert. Dieses wurde am 28.04.2005 bei der Europäischen Union in Brüssel eingereicht und soll die Hauptstädte Europas, die wichtigen See- und Flughäfen der EU sowie andere Verkehrsziele von besonderer Attraktion oder wirtschaftlicher Bedeutung miteinander verbinden.

Durch die EU-Erweiterung wird eine zweite östliche „Wohlstands-Banane“ als wirtschaftliche Kernzone entstehen. Diese benötigt ein verkehrsinfrastrukturelles Rückgrat, für das eine Realisierung auf Magnetbahnbasis als erforderlich angesehen wird. Als Verbindungen stehen an oberster Priorität

Flughafen Hamburg – HH-Hbf. – Schwerin - Parchim – Berlin – Flughafen Berlin/Brandenburg
Berlin – Dresden – Prag – Wien – Budapest

Auch Nord-Süd-Verbindungen, die Netz-Anbindung von Lathen an die geplante Strecke Amsterdam Hamburg sowie die Verlängerung der geplanten Strecke in München sind in das gesamteuropäische Konzept eingebunden.

Neben der bereits in Vorbereitung befindlichen Flughafenstrecke München wurde in diesem Zusammenhang von der Hauptversammlung beschlossen, die Magnetbahnstrecke Hamburg-Berlin zur Realisierung zu bringen. Denn die Transportkapazitäten für Güter vom Hinterland zum Hamburger Hafen werden bald erschöpft sein und der Hamburger Flughafen bald aus den Nähten platzen. Ein ähnliches Problem gibt es auch für den Frankfurter Flughafen, dieser könnte durch den Flughafen Hahn bei einer Magnetbahnverbindung sinnvoll entlastet werden. Diese Strecke mit einer Verlängerung nach Luxemburg und nach Köln/Bonn ist ebenfalls in das Eororapid-Projekt mit eingeplant.

Die Hauptversammlung beauftragte den Vorstand mit der Aufgabe, sich für den baldigen Bau eines bereits vor zwei Jahren angekündigten neuen Transrapid-Zuges einzusetzen, Nach allgemeiner Einschätzung scheint die Industrie noch zu zögern. Hier gilt es, auf die Verantwortlichen einzuwirken.

Die Zukunft der Transrapid-Versuchsanlage wird von der GFM ebenfalls zu einem Thema für die Bundestagswahl gemacht werden. Denn in der Lathener Bevölkerung geht die Befürchtung um, die Deutsche Bahn AG könnte nach der für Anfang kommenden Jahres geplanten Übernahme der Versuchsanlage den Betrieb dichtmachen. Die Strecke bleibt weiterhin erforderlich, weil sie für die Zulassung neu entwickelter Fahrwegstypen und Prototypen technischer Baugruppen auch über das Jahr 2007 hinaus benötigt wird, um die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands auf diesem Gebiet zu erhalten. Kürzlich erhielt der Transrapid hier als erste Hochgeschwindigkeitsbahn die Zulassung für fahrerlosen Betrieb in Europa; dies wird ebenfalls seit etwa einem Jahr in Shanghai praktiziert.

Der originellste Beitrag auf dieser Hauptversammlung war der von Stephan John vorgetragene Fliegermarsch für den Flug in Höhe Null als Abwandlung des Fliegermarsches aus der Operette "Der fliegende Rittmeister" von Herrmann Dostal.

Michael Dittmer



In Memoriam

Götz-Peter Sondermeir † Februar 2005 (Perleberg):

Götz-Peter Sondermeir aus Perleberg verstarb nach Informationen der GFM im Februar. Er engagierte sich in dem Verein „Pro Transrapid“ für die Realisierung der Transrapidstrecke Hamburg-Berlin, mit welchem die GFM zusammenarbeitet.

Der Aufklärungsarbeit von Götz-Peter Sondermeir und den übrigen Mitgliedern dieser Bürgerinitiative ist es mit zu verdanken, daß die geplante Transrapid-Strecke Hamburg-Berlin eine hohe Akzeptanz fand und ein von Grünen, PDS und diversen Umweltverbänden initiiertes Volksbegehren im Land Brandenburg gegen die Magnetschwebbahn am 03. 03.1998 amtlich für gescheitert erklärt werden konnte.

Fritz Trömel *1920 † 02.08.2005 (Dresden):

„Unser Mitstreiter Herr Dipl.-Ing. Fritz Trömel aus Dresden ist am Dienstagabend, einige Tage nach seinem 85. Geburtstag in Folge eines häuslichen Treppensturzes leider verstorben!

Wir behalten ihn in ehrendem Gedenken. Er war ein agiler, hartnäckiger und ehrgeiziger Verfechter der Magnetschwebbahn-technologie und des Transrapid in Deutschland.“ Wolfgang Lehmann (04.08.2005)

(Die Information stammt aus der "Fröhlichen Morgenrunde", eine von ihm viele Jahre moderierten Amateurfunkerrunde im 80-Meterband von heute morgen.)

Ludwig Sanders † 10.11.2005 (Beilstein):

„Unser GFM-Mitglied Ludwig Sanders, ist nach einem sehr kurzen und schweren Krebsleiden am 10.11.2005 verstorben.

Noch wenige Stunden vor seinem unerwartet plötzlichen Tod habe ich ihn zu Hause besucht, dabei war ich allerdings schon über die rapide Verschlechterung seines Zustandes erschrocken.

Er war noch (als Gast zur GFM-Hauptversammlung am 27.05.2005, die Red.) in Lathen bei unserer 11-köpfigen Besucherguppe dabei und ein eindeutiger Befürworter des TR.“ Helmut März (13.11.2005)

Strategisches Fundament zum Aufbau Ost

Die Zukunft Deutschlands entscheidet sich im Osten.

Das Insolvenzrisiko Ost beträgt heute mehr als das Zwölfwache des westdeutschen. Zugleich ist die durchschnittliche technische Qualifikation der Menschen in Ostdeutschland recht hoch.

Es gilt daher, Menschen, Firmen, Management und Märkte, Kapital und Arbeit im Osten zusammenzuführen, um den Menschen die Perspektive eines selbsttragenden Aufschwungs (Ost) zu vermitteln.

So können der wirtschaftliche Aderlaß am wirksamsten gestoppt sowie soziale und politische Stabilität in Deutschland am ehesten erreicht und gesichert werden.

Die bisher vorgelegten Konzepte führen nicht zum Ziel. Der entscheidende Effekt wird erst durch die Magnetschnellbahnverbindung Hamburg – Schwerin – Parchim – Berlin mit nur 44 Minuten Reisezeit von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof erreicht.

- **Das Unternehmen, Management und Märkte, Kapital und Arbeit zusammenzubringen, setzt in allererster Priorität eine Magnetschnellbahnverbindung zwischen Hamburg und Berlin voraus.**
- **Hamburg ist der zweitgrößte Seehafenkomplex der Europäischen Union [EU]**
- **Hamburg ist die zweitreichste Stadt Europas.**
- **Hamburg liegt in seiner wirtschaftlichen Dynamik in der EU an vierter Stelle.**
- **Der Hamburger Containerhafen ist seeseitig der schnellste der Welt. Landseitig ist eine zunehmende Transportkapazität auf der Schiene erforderlich.**
- **Die jährliche Zunahme der Ostverkehre via Hamburg liegt in der Mitte des zweistelligen Prozentbereichs.**
- **ICE und IC / EC auf der Berliner Eisenbahnstrecke über Ludwigslust – Wittenberge blockieren dort den Hochleistungs-Güterverkehr in der Zeit zwischen 6 Uhr und 22 Uhr – ein ICE um 23 Uhr ab Berlin nach Hamburg sollte bereits wieder aus dem Fahrplan genommen werden.**

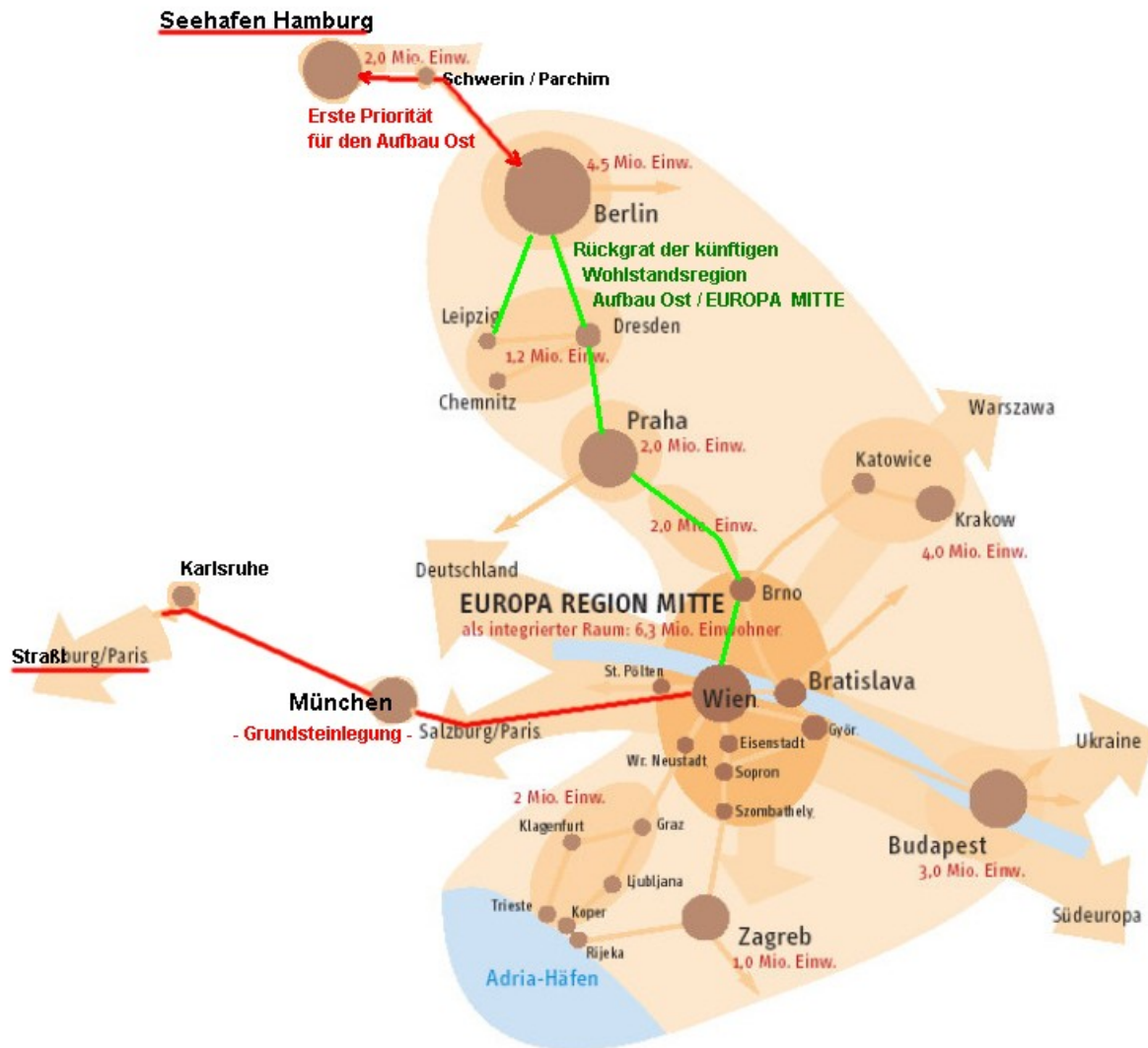
Die folgende Aussage ist sachlich falsch:

„Jedoch konnte durch den weiteren Ausbau der Strecke Hamburg - Berlin und durch den Einsatz schneller ICE-Züge zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 eine Verkürzung der Fahrzeit auf 90 Minuten erreicht werden. Da mit dieser Ausbaumaßnahme eine engere Verbindung dieser beiden Metropolen erreicht wurde, wäre der Bau einer zusätzlichen Transrapidverbindung auf diesem Streckenabschnitt wirtschaftlich nicht sinnvoll und politisch auch nicht durchsetzbar.“

Die Magnetschnellbahnverbindung Hamburg – Berlin ist die wichtigste Verbindung des Ostens zur bestehenden westeuropäischen Wohlstandsregion und zugleich der Schlüssel für einen erfolgreichen und selbsttragenden Aufbau Ost, da diese Verkehrsverbindung

- a) dem Management Ost logistisch das Tor zum Weltmarkt öffnet sowie
- b) Kapital und Arbeit im Osten zusammenführt und so dort neue Märkte schafft.

Mit der südlichen roten Linie der Abbildung der "Wohlstandsregion EUROPA MITTE" ist die zentraleuropäische Magnetschnellbahn-Magistrale Wien – Salzburg – München – Stuttgart – Nancy – Paris ... dargestellt, die nach der Verbindung Hamburg – Berlin – Dresden – Wien ein weiteres Zusammenwachsen der europäischen Kernräume ermöglicht.

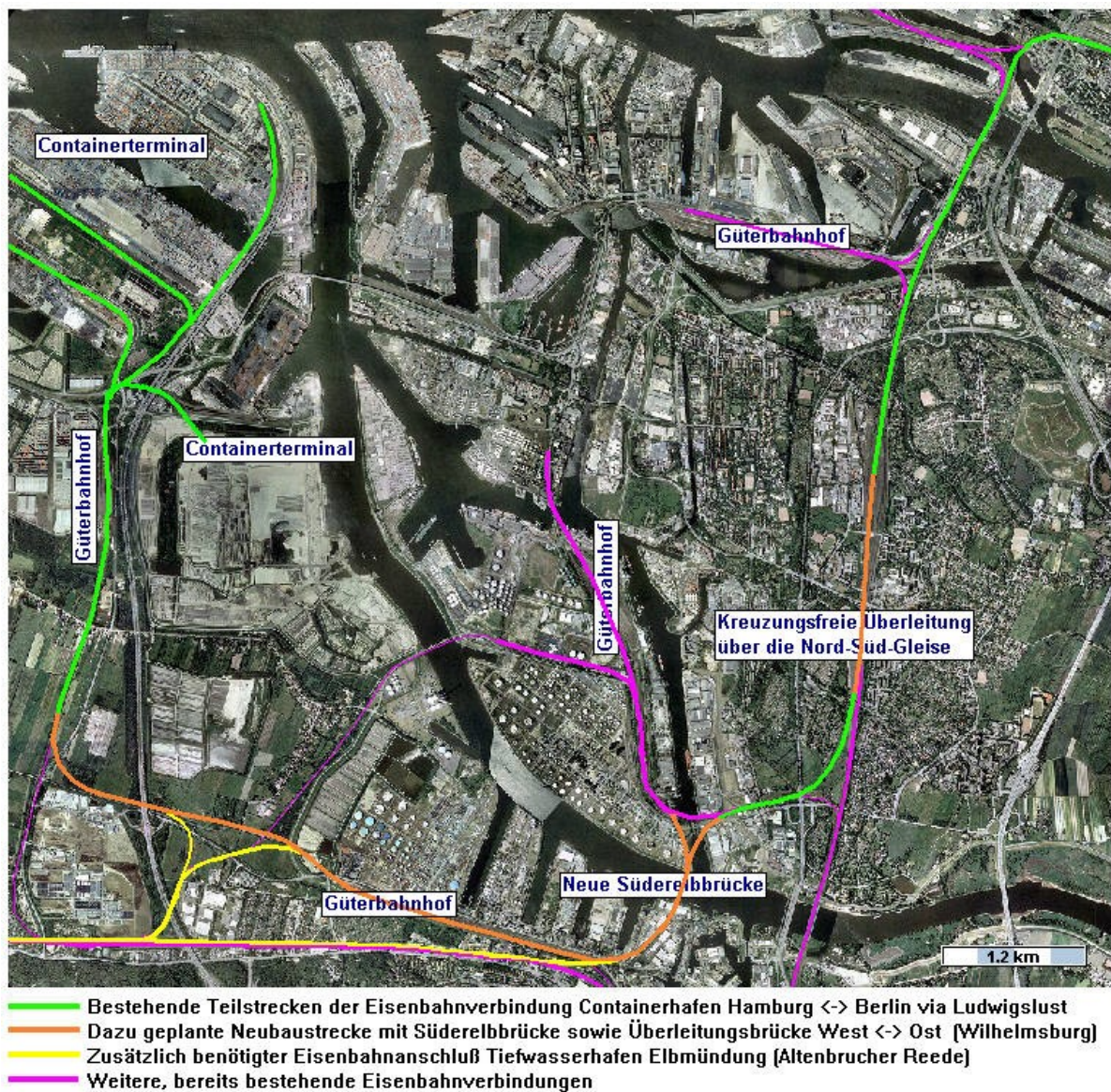


Für den Aufbau Ost behält jedoch die Relation Hamburg - Berlin ihre erste Priorität, weil die Mittelmagistrale Wien - München - Paris die Region zwischen Berlin und Dresden nicht unmittelbar erreicht und auch keinen vergleichbaren Aufbaueffekt für Ostdeutschland insgesamt erzielen kann.

Ein erfolgreicher Aufbau Ost mit einer selbsttragenden Wirtschaftskraft geht nahtlos in das Konzept zur Schaffung der von der Europäischen Union vorgesehenen neuen **Wohlstandsregion EUROPA MITTE** über, wie die Abbildung oben zeigt. Sobald das logistische Rückgrat der neuen Wohlstandsregion mit der anschließenden Weiterführung der Magnetschnellbahnlinie von Berlin über Dresden dann von Hamburg bis nach Wien und Budapest reicht, herrschen dort vergleichbare Standortbedingungen wie im Westen Europas – alle wirtschaftlich wichtigen Regionen sind damit im logistisch wichtigen Drei-Stunden-Radius erreichbar. München liegt nachfolgend an der **EORO RAPID**-Magistrale Wien – Paris.

Die aufgezeigten Prioritäten folgen hierbei dem Gebot der wirtschaftlichen Dringlichkeit.

1. **Der Bau der Transrapidverbindung Hamburg – Berlin ist wirtschaftlich sinnvoll. Die benötigte bedarfsgerechte Marktanbindung im Personen- und Güterverkehr Ost wird mit dem ICE Hamburg – Berlin nicht erreicht, sondern blockiert.**
2. **Zum Eisenbahnanschluß des dortigen Containerhafens liegt in Hamburg folgender Plan vor:**



Zur Karte mit der geplanten Neubaustrecke gehört folgender Vermerk:

Die Machbarkeitsstudie liegt der zuständigen Behörde vor, die Ergebnisse werden derzeit geprüft. Dabei sollen auch städtebauliche und gestalterische Auswirkungen u.a. auf den Harburger Binnenhafen und die Schloßinsel, auch auf das nördliche und südliche Ufer der Süderelbe sowie im weiteren Streckenverlauf in Wilhelmsburg unter Einbeziehung der beteiligten Behörden und Bezirke geprüft werden. Der Senat hat sich damit nicht befaßt.

Zur Entwicklung der Harburger Schloßinsel hat der Senat am 4. Dezember 2003 u.a. beschlossen, daß der Bereich sowie der umgebende, noch näher zu bestimmende Bereich des Harburger Binnenhafens aus dem Geltungsbereich des Hafentwicklungsgesetzes – unter Beachtung der Funktionsfähigkeit der Infrastruktur und der Entwicklungsmöglichkeit der von der Umnutzung direkt oder indirekt betroffenen Betriebe – entlassen werden sollen, wobei für den inneren Bereich der Schloßinsel eine Umnutzung in gemischte Strukturen angestrebt wird.

Der in Hamburg geplante schnelle Gleisanschluß nach Osten über Ludwigslust – Wittenberge ist erforderlich, um den rasch zunehmenden Güterverkehr in Richtung Osten zu bewältigen.

3. **Der ICE ist nicht nur im laufenden Betrieb viel zu teuer – Betrieb und Instandhaltung kosten etwa das Dreifache des Transrapid-Betrages –, sondern er verhindert auch, daß auf der betreffenden Eisenbahnstrecke rund um die Uhr bedarfsgerecht aufeinander abgestimmte Güter- und Personenverkehre mit optimaler Streckenleistung fahren.**

4. Im Gegensatz zur Eisenbahn erfolgen bei der Magnetschnellbahn Personen- und Gütertransport mit gleicher Höchstgeschwindigkeit. Auch deshalb ist das **EORO RAPID**-System bei Reisegeschwindigkeiten oberhalb von 200 km/h der leistungsfähigere Verkehrsträger.
5. Die kürzeste ICE-Verbindung Hamburg Hbf – Berlin Hbf betrug zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 noch 100 Minuten, und zwar je zweimal am Tage um 06:38 Uhr und um 20:38 Uhr ab Hamburg Hbf sowie in Gegenrichtung um 07:35 Uhr und um 19:35 Uhr ab Berlin Hbf. Die übrigen ICE-Verbindungen des Tages benötigten für die Strecke noch länger (jeweils zwischen 103 und 119 Minuten).
6. Als wirtschaftlich sinnvolle Verbindung ist die Magnetschnellbahnlinie Hamburg – Berlin auch politisch durchsetzbar. So liegt etwa die schriftliche Zustimmung aus Schwerin bereits vor. Es bedarf lediglich eines Regieauftrages durch einen Aufgabenträger (Bund oder Land) an die Deutsche **EORO RAPID** GmbH & Co. KG.
7. Bei der **EORO RAPID**-Kalkulation bringt die Magnetschnellbahn fast das Doppelte der Investitionskosten an Steuermehreinnahmen in die Staatskasse. Im Programm für den Aufbau Ost steht bereits ein reichliches Finanzvolumen zur Verfügung, welches auf diese Weise entsprechend vermehrt werden kann.

Im **EORO RAPID**-Konzept geht es beim Einsatz des Transrapid nicht um „Referenzstrecken“, sondern um ein intermodal optimiertes Verkehrssystem, das einen Schub an Innovationen mit sich führt.

Mit der geplanten Magnetschnellbahnstrecke Hamburg - Berlin wird beispielhaft gezeigt, daß der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Magnetspur den gesamten spurgeführten Verkehr optimiert und die Instandhaltungskosten für die Fahrwege (Eisenbahngleise plus Magnetbahn-Fahrspuren) insgesamt auf ca. 60 Prozent der Instandhaltungskosten für den ICE-Fahrweg (Rad/Schiene) senken kann.

Der Bau des **EORO RAPID**-Verkehrssystems ist unabhängig von der Haushaltslage des Bundes möglich, da bereits bei Erteilung eines Regieauftrages genügend Geld zur Verfügung steht und die Staatseinnahmen mit dem Bau bei geeigneter Handhabung um fast das Doppelte der Investitionssumme steigen.

Als reines „Industrieprojekt“ wird der Transrapid unter seinem volkswirtschaftlichen Wert gehandelt. Es geht auch nicht um den Bau „irgendeiner“ Transrapidstrecke. Der Bau „irgendeiner“ Transrapidstrecke bringt noch keinen Aufschwung Ost zustande; hierfür ist zunächst der Bau der Strecke Hamburg – Berlin erforderlich.

Wenn dieser Zusammenhang zwischen dem Transrapid und der Wohlstandsperspektive Ost den Menschen überzeugend nahegebracht wird, gibt es im Osten auch keinen politischen „Salto Mortale rückwärts“.



Frankfurter Allgemeine Zeitung 6. November 2004

Transrapid bald am Golf?

Hamburger Abendblatt
Montag, 14. Februar 2005

Doha – Der Transrapid wird in Zukunft möglicherweise auch am Persischen Golf fahren. Das Emirat Katar hat Interesse am Bau einer Strecke gezeigt. Eine Absichtserklärung soll voraussichtlich Ende Februar unterzeichnet werden, wenn Bundeskanzler Gerhard Schröder (SPD) mehrere Staaten in der Golfregion besuchen wird. Dies wurde am Rande des Besuchs von Bundesinnenminister Otto Schily (SPD) in Katar bekannt.

Geprüft werde zunächst ein erstes Teilstück von Katar ins benachbarte Bahrain sowie eine Verlängerung in die Vereinigten Arabischen Emirate, hieß es. Das Investitionsvolumen wurde auf etwa 3,1 Milliarden Euro beziffert. Bisher verkehrt der Transrapid in China auf einer 30 Kilometer langen Strecke zwischen Shanghai und seinem Flughafen. **S. 18**

FAZ, Dienstag, 4. Januar 2005, Warten auf den neuen Neige-ICE, W. Wille

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 weder 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 Handelsströmen 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 jnmer 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

Frankfurter Allgemeine Zeitung

München bald schwebend?

FÜR DIE 37 KILOMETER LANGE STRECKE der Magnetschwebebahn vom Hauptbahnhof München zum Franz-Josef-Strauß-Flughafen hat die Deutsche Bahn AG das Planfeststellungsverfahren beantragt. „Dies sind ideale Voraussetzungen“, bescheinigt Bahnchef Mehdorn der Strecke aufgrund des Wachstums der Region. 2006 soll die Genehmigung abgeschlossen sein.



Im Jahre 5991

Zum Beitrag „Im Stau 7,6mal um die Erde“ (F.A.Z.-Wirtschaftsteil vom 7. Oktober): Die Verschuldung Deutschlands kann man auch an der Zeitaxte verdeutlichen. Angenommen, Deutschland macht ab sofort keinen neuen Schulden mehr und tilgt jeden Tag eine Million Euro, dann wäre Deutschland in 3986 Jahren schuldenfrei. Angenommen, die christliche Zeitrechnung gilt dann noch, hätte Deutschland im Jahre 5991 keine Schulden mehr. Jetzt kann sich jeder überlegen, ob Deutschland realistischweise in der Lage ist, jemals seine Schulden zu tilgen. Wer zu dem Schluß kommt, daß dies nicht der Fall ist, kann sich dann überlegen, wie Deutschland die Zins- und Tilgungsfrage dann lösen wird. Wer eine bessere Antwort als Währungsreform hat, soll sich bitte melden.

Günter Habermann, Würzburg

Seite 10 / Freitag, 14. Oktober 2005, Nr. 239

Sehr geehrte Damen und Herren,
es mag sein, daß der ICE zu schnell für die Lärmschutzwand ist, wie Sie berichten. Er ist aber auch zu schnell für sein seit 1835 übliches, antiquiertes Fahrsystem Rad/Schiene. Wären die Entscheidungsträger am 5. Februar 2000, als sie die Magnetschwebestrecke Hamburg-Berlin verhinderten, nicht so sehr borniert gewesen und hätten statt dessen die Technik unserer Zeit eingesetzt, wären überhaupt keine Lärmschutzmaßnahmen nötig, denn der Transrapid ist weniger als halb so laut wie eine Eisenbahn bei gleicher Geschwindigkeit, braucht weniger Strom und ist doppelt so schnell. Und daß die geplagten Anwohner durch weniger Züge geschont werden könnten, ist eine Geschichte aus Hartmuts Märchenstunde, denn es ist allgemein bekannt, daß die für über 6 Mrd. € völlig überteuert hergestellte Westerwaldstrecke wegen zu geringer Nachfrage, trotz künstlich niedrig gehaltener Fahrpreise, nicht ausgelastet ist und damit unwirtschaftlich fährt.

Mit freundlichen Grüßen Dr. Wulf H. Rumpel

Neue Transrapidstrecke in China

Noch 2005 soll mit dem Bau der Trasse Peking-Hangzhou begonnen werden

VON JOHNNY ERLING

Peking - Shanghai und Hangzhou wollen noch in diesem Jahr mit dem Bau einer 170 Kilometer langen Transrapidverbindung zwischen ihren Städten beginnen, die an die Shanghaier Flughafenstrecke anschließt. „Beide Stadtregierungen sind zum Bau der Magnetbahn 2005 bereit und wollen sie vor der Shanghaier Weltausstellung Expo 2010 in Betrieb nehmen. Jetzt fehlt nur noch die offiziell verkündete Erlaubnis der Zentralregierung“, erfuhr die WELT aus Industriekreisen in Shanghai und von städtischen Behörden in Hangzhou.

Mitarbeiter der staatlichen Reformkommission, Chinas oberste Genehmigungsbehörde, zeigten sich dagegen verärgert, als die Provinz-Parteizeitung „Hangzhou Ribao“ gestern bereits eine Zustimmung Pekings verkündete und Detailplanungen der genehmigten Strecke verriet. „Es gibt von uns noch keine formale Genehmigung für den Bau. Der Bericht ist so nicht wahr“, sagte eine Sprecherin der Staatlichen Reformkommission. Auch das Eisenbahnministerium betonte, es sei noch nicht informiert worden.

Peking läßt sich zu seiner Genehmigung nicht drängen, solange die Finanzierung des auf mehr als drei Mrd. Euro Kosten geschätzten Neubaus ungeklärt ist. Ebenfalls hoffen die staatlichen Planer auf weitere Nachbesserungen beim Technologietransfer vom deutschen Transrapid-Konsortium Thyssen-Krupp und Siemens. Thyssen-Krupp hat China mit Ausnahme der Kerntechnologien im Schweb- und Führbereich die Lokalisierung von 80 Prozent ihrer bisherigen Lieferanteile für die Züge angeboten. „Damit sind wir China bis zur Grenze des Machbaren ent-

gegengekommen“, sagten Industrievertreter des Konsortiums in Peking.

Die Neubaustrecke wird über 64,5 Kilometer durch Shanghaier Stadtgebiet und 105,2 Kilometer durch die Provinz Zhejiang führen. Die „Hangzhou Tageszeitung“ nennt den Bau von vier eigenen Transrapidbahnhöfen am Expo-Gelände, am Shanghaier Südbahnhof, in Jiaxing und beim Ostbahnhof Hangzhou. Die endgültige Entscheidung Shanghais und Hangzhous für den Transrapid fiel nach einer Anhörung unter Teilnahme deutscher Experten.

Für den Bau eines Transrapid sprechen neben der Bevölkerungsdichte des hochindustrialisierten Gebietes und der Nachfrage während der Weltausstellung auch das Tempo auf der Strecke. Die Magnetbahn, die bei Baubeginn 2005 im Jahr 2009 fertig würde, könnte auf den Überlandstrecken Tempo 350 bis 450 und innerhalb der Ballungszentren zwischen 100 und 200 Kilometer schnell fahren. Die Bahn würde so für die 170 Kilometer 27,5 Minuten

brauchen. Sie soll zwischen sieben und 23 Uhr im Zehn-Minuten-Takt fahren.

Für die 31,5 Kilometer lange Flughafenstrecke in Shanghai mußte China rund 30 Mio. Euro pro Kilometer zahlen. Die Neubaustrecke wird mit nur noch rund 19 Mio. Euro pro Kilometer veranschlagt. Die Kosten von mehr als drei Mrd. Euro sollen zwischen Peking, Shanghai und Kanton und einem Konsortium von Banken und Betreibergesellschaften aufgeteilt werden.

Als Modell dient die acht Kilometer lange Verbindungsstrecke von Shanghais Flughafenstransrapid zum Expo-Bahnhof. Nach Angaben der Wirtschafts-Fachzeitung „Jingji Guanchabao“ will eine Bankengruppe unter Führung der Bank of China, der Industrie- und Handelsbank und der Agrarbank die Kosten der Strecke finanzieren und Bauanleihen auflegen. Auch acht Mitglieder der Betreibergesellschaft, darunter das Stahlwerk Baogang und das Autowerk SAIC wollen sich beteiligen.



Zwischen dem Flughafen und dem Stadtzentrum von Shanghai verkehrt bereits der Transrapid. Die Strecke ist aber nur 30 Kilometer lang

FOTO: DPA

DIE WELT 27. Januar 2005

Emirat Katar will Transrapid



Der Transrapid könnte künftig am Persischen Golf fahren.

Der Golf-Kooperationsrat will eine Machbarkeitsstudie für eine 2000 Kilometer lange Strecke erstellen lassen. Das Foto zeigt eine montierte Vision: der Transrapid vor Bürogebäuden von Doha.

FOTO: IMAGO/DPA

SCHNELLZUG

Machbarkeitsstudie für 2000 Kilometer lange Strecke in Planung.

Doha
HA

Der Transrapid wird möglicherweise erstmals auf einer Langstrecke am Persischen Golf gebaut. Schon beim nächsten Besuch von Bundeskanzler Gerhard Schröder in der Region soll eine entsprechende Absichtserklärung unterzeichnet werden. Dies verlautete am Wochenende am Rande des Besuchs von Bundesinnenminister Otto Schily (SPD) in Doha, der Hauptstadt des Emirats Katar.

„Die Chancen für einen Bau stehen gut“, hieß es aus diplomatischen Kreisen. Das Unternehmen ThyssenKrupp, das die Magnetschwebbahn mitentwickelt hat, will anlässlich der Kanzlervi-

site Ende Februar ein Büro in Doha eröffnen.

Geprüft werde zunächst ein erstes Teilstück von Katar über eine neue Brücke ins benachbarte Bahrain, sowie eine Verlängerung in die Vereinigten Arabischen Emirate. Die Machbarkeitsstudie dafür steht noch aus. Zunächst ist von einem Investitionsvolumen von rund 3,1 Milliarden Euro die Rede.

Die Verkehrsminister des Golf-Kooperationsrates GCC wollen zudem eine Machbarkeitsstudie für eine 2000 Kilometer lange Trasse in Auftrag geben. Im Endausbau könnte die Strecke von Kuwait im Norden bis nach Oman im Süden führen.

In China fährt der Transrapid bereits auf einer 30 Kilometer langen Strecke vom internationalen Flughafen Pudong in die Hafenmetropole Shanghai. Hier wird eine Verlängerung um etwa 160 Kilometer in die Nachbarmetropole Hangzhou geplant. Chinas Regierung hat allerdings noch kein grünes Licht für das Projekt gegeben.

Das Emirat Katar zählt heute zu den wohlhabendsten Regio-

nen der Welt. Das einst verarmte britische Protektorat Katar, das früher von Perlenfischerei lebte, wurde 1971 unabhängig. Der Erdölboom und riesige Erdgasvorkommen, die mindestens 150 Jahre reichen, machten das kleine Land jedoch in kurzer Zeit reich. So reich, daß Wasser aus Entsalzungsanlagen fließt und Golf- und Tennisanlagen sowie

Im Endausbau könnte die Strecke von Kuwait im Norden bis nach Oman im Süden führen.

die Gärten um die Hochhäuser ergrünen läßt.

Der Kleinstaat ist halb so groß wie Hessen und liegt auf einer Halbinsel, die von Saudi-Arabien und dem Persischen Golf begrenzt ist. Die rund 150 000 Katarer haben mit 100 000 Euro Pro-Kopf-Einkommen einen hohen Lebensstandard. 2006 richtet das Land die 15. Olympischen Spiele für Asien aus. Diese Asienspiele lösten bereits einen großen Investitionsboom aus.

Das Emirat pumpst 55 bis 60 Milliarden Dollar in neue Hotels und bessere Infrastruktur. Der Ausbau der petrochemischen Industrie zur Zukunftsindustrie soll 100 Milliarden Dollar verschlingen.

Die meisten Aufträge haben sich bisher Briten und Franzosen gesichert, die schon lange in der Region tätig sind. Aber auch die Amerikaner sind am Zuge: Ein kalifornischer Konzern baut den neuen Flugplatz für bis zu 50 Millionen Passagiere. Nun wünscht sich Katar offenbar auch mehr deutsches Engagement. Auch bei der deutschen Wirtschaft ist das Interesse an einer Zusammenarbeit groß. Mehr als 600 Unternehmensvertreter haben sich für Schröders Besuch in der Golfregion – unter anderem nach Saudi-Arabien, Kuwait und die Vereinigten Arabischen Emiraten – beworben. Es stehen aber nur 20 Plätze zur Verfügung. Nun sollen weitere 170 Manager zu ausgewählten Stationen gesondert anreisen.



Hamburger Abendblatt 17

Montag, 14. Februar 2005

Pläne für Transrapid am Persischen Golf

DOHA, 13. Februar (dpa). Der Transrapid wird möglicherweise erstmals auf einer Langstrecke am Persischen Golf gebaut. Während des Besuchs von Bundeskanzler Gerhard Schröder in der Region Ende Februar soll eine Absichtserklärung unterzeichnet werden. Dies verlautete am Samstag am Rande des Besuchs von Bundesinnenminister Otto Schily in Doha. „Die Chancen für einen Bau stehen gut“, hieß es aus diplomatischen Kreisen. Thyssen-Krupp, das die Magnetschwebbahn mitentwickelt hat, will ein Büro in Doha eröffnen. Geprüft würden zunächst ein Teilstück von Qatar über eine neue Brücke ins benachbarte Bahrain und eine Verlängerung in die Vereinigten Arabischen Emirate. Die Verkehrsminister des Golf-Kooperationsrates GCC wollen eine Machbarkeitsstudie für eine 2000 Kilometer lange Trasse in Auftrag geben. Im Endausbau könnte die Strecke von Kuwait im Norden bis Oman im Süden führen.

Briten denken über Transrapid nach

Machbarkeitsstudie geplant - Bessere Verbindung der Regionen nach London

VON INKEN PRODINGER

London - Die Magnetbahn Transrapid könnte bald in Großbritannien schweben. Nach Informationen der WELT wird das britische Verkehrsministerium eine entsprechende „Machbarkeits-Studie“ in Auftrag geben. Sollte die Studie positiv ausfallen, könnte der Transrapid, der von einem Konsortium von Thyssen-Krupp und Siemens gebaut wird, 2009 auf die Strecke gehen.

In China, wo der Transrapid seit zwei Jahren auf einer kleinen Strecke in Shanghai in Betrieb ist, habe man sehen können, daß die Bauarbeiten in zwei Jahren beendet werden könnten, sagte Alan James, der das Projekt „UK Ultraspeed“ leitet.

Neueste Untersuchungen haben ergeben, daß die mangelhafte Infrastruktur in Großbritannien eines der größten Hindernisse für die Ansiedlung von Unternehmen ist. Das Verkehrssystem rund um

London ist chronisch überlastet, und die Anbindung an andere größere Städte ist unzureichend. James zufolge könnte beispielsweise Manchester seine wirtschaftliche Leistungsfähigkeit etwa verdoppeln, wenn es bessere Verkehrsverbindungen gäbe.

Seit die britische Bahn vor einigen Jahren privatisiert wurde, ist

die Qualität des Schienenverkehrs nicht besser geworden. Das Eisenbahnnetz gilt als sanierungsbedürftig. „Das Problem ist bei der Regierung angekommen“, sagt James. Erst vor wenigen Tagen erwähnte der britische Verkehrsminister Alistair Darling die Möglichkeit, Hochgeschwindigkeitszüge von Norden nach Süden über die britische Insel fahren zu lassen. Nach Meinung des Projektleiters benötigt der Transrapid im Vergleich zu einer innerbritischen Zugverbindung (London-Leeds) maximal die Hälfte an Zeit und Energie und kann dreimal so viele Menschen transportieren. Für die Finanzierung verhandele man bereits mit privaten Investoren, sagte James. Auf Basis eines „Public Private Partnership“ wolle man private Finanziere mit öffentlichen verbinden.



Pläne für den Wüsten-Transrapid

Schröder erkennt großes Interesse in Qatar und Bahrein /

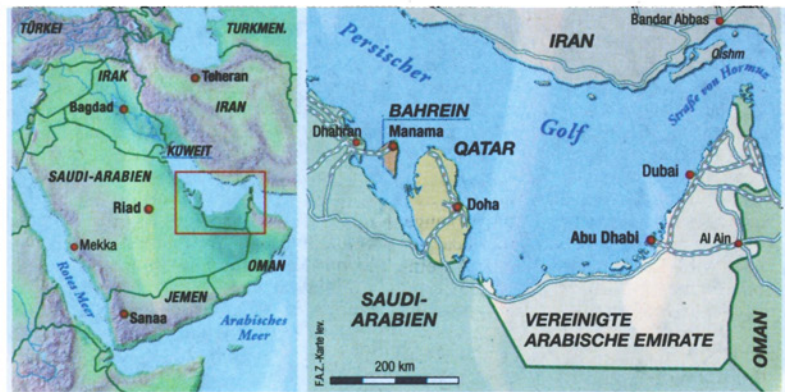
Machbarkeitsstudie erwogen / Einbeziehung der Vereinigten Arabischen Emirate?

ban. MANAMA, 2. März. Bundeskanzler Schröder will die Überlegungen dreier Staaten am Persischen Golf, eine Schnellbahntrasse zu errichten und dabei möglicherweise auf das Transrapidssystem zurückzugreifen, unterstützen und fördern. In einem Gespräch mit dem Ministerpräsidenten Bahreins, Scheich Khalifa bin Salman al Khalifa, kündigte Schröder an, die Staaten Bahrein, Qatar sowie die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) zu Unterredungen mit dem Transrapidkonsortium zusammenzubringen. Der Ministerpräsident Qatars, Abdulla bin Khalifa al Thani, hatte am Vortag in seinem Gespräch mit Schröder eine solche Trasse als ein „sehr wichtiges“ Vorhaben bezeichnet. Seit einiger Zeit gibt es einen Grundsatzbeschluss, die Golfstaaten Bahrein und Qatar mit einer Brücke zu verbinden. Nun wird erwogen, eine Machbarkeitsstudie für das Transrapidvorhaben zu erstellen. Schröder begrüßte ausdrücklich die Überlegungen des Golf-Kooperationsrates. Die Bundesregierung hatte offenbar nicht erwartet, daß diese sich so rasch konkretisieren würden.

Nach einigen Überlegungen könnte eine zunächst 45 Kilometer lange Strecke Bahrein und Qatar verbinden. Falls die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE) hinzukämen, wäre die Strecke etwa 800 Kilometer lang. Nach Hinweisen aus der Bundesregierung wünschen die VAE jedoch, daß die Strecke nicht nur für den Passagierverkehr, sondern auch für den Güterverkehr geeignet sein sollte. Noch weiter in die Zukunft greifende Überlegungen betreffen das Ziel, auch Saudi-Arabien, Kuwait und Oman in das Netz einzubeziehen. Schröder kündigte nach seinen Gesprächen in Bahrein an, die Regierung werde Vertreter der interessierten Staaten bald nach Deutschland einladen, um zu eruiieren, ob und in welchem zeitlichen Rahmen tatsächlich der politische Wille zu dem Vorhaben bestehe. Auch die technische Machbarkeit müsse geprüft werden. Bahrein und Qatar wollten die Einladung annehmen, sagte Schröder. Der Bundeskanzler plant, das Thema Transrapid im weiteren Verlauf seiner Golf-Reise auch in Oman und in den Vereinigten Arabischen Emiraten anzusprechen. In Bahrein, wo Schröder am Mittwoch eintraf, machte er jedoch deutlich, er werde auch dann gern Kontakte zu einschlägigen deutschen Unterneh-



In Manama wohnt Bundeskanzler Schröder der Grundsteinlegung für die „Europa-Universität“ bei



Frankfurter Allgemeine Zeitung

Donnerstag, 3. März 2005, Nr. 52 / Seite 5

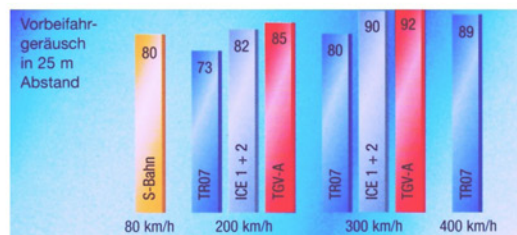




Foto dpa

men herstellen, sollte die Entscheidung der Golf-Staaten letztlich zugunsten eines „Rad-Schienen-Systems“, mithin einer traditionellen Eisenbahnverbindung, fallen.

In seinem Gespräch mit Bahreins Ministerpräsidenten bezeichnete Schröder Bahrein als einen „Anker der Stabilität“. Die Vertreter Bahreins trugen den Wunsch vor, die Hauptstadt Manama zu einem internationalen Finanzplatz auszubauen. Deutsche Banken sollten sich dort ansiedeln. Der Flughafen solle auch mit Hilfe deutscher Unternehmen ausgebaut werden. Schröder verwies dem Vernehmen nach auf die Fähigkeiten von Fraport, dem Frankfurter Flughafen-Betreiber. Er sicherte auch eine Kontaktver-

mittlung zu. Am Mittwoch nachmittag reiste Schröder weiter in die jemenitische Hauptstadt Sanaa.

Schröder nahm in Manama an der Grundsteinlegung einer „Europa-Universität“ teil, die auch in Zusammenarbeit mit der Universität Hannover errichtet werden soll. Er sagte, er wünsche sich, daß sich die neu errichtete internationale Hochschule vor allem um die „Bewahrung der natürlichen Umwelt“ kümmere. Der Grundstein ist als Dreieck ausgestaltet; der Text ist in drei Sprachen geschrieben, Arabisch, Deutsch und Englisch. Die arabische Schrift zeigt in Richtung Mekka, die englische in Richtung Greenwich und die deutsche in Richtung Hannover.

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Donnerstag, 3. März 2005, Nr. 52

Schwebebahn

dpa. MÜNCHEN. Die Deutsche Bahn hat beim Eisenbahnbundesamt die Planfeststellung für den Münchner Transrapid beantragt. Zunächst sei das Verfahren für die ersten beiden Abschnitte der 37 Kilometer langen Strecke vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen eingeleitet worden, sagte ein Bahnsprecher in Berlin. Die übrigen drei Abschnitte würden in den nächsten Wochen folgen. Für die Bearbeitung sei eine Frist von achtzehn Monaten angesetzt. „Wir werden jetzt die Planungen vertiefen und parallel mit die Industrie Verhandlungen führen, um den Fortgang des Projekts abzusichern“, sagte Bahn-Chef Hartmut Mehdorn. Die Ergebnisse seien entscheidend für die Verwirklichung der Strecke. Vor einer Woche hatten die Grünen im Bundestag wegen der hohen Kosten die Wirtschaftlichkeit des Transrapids in Zweifel gezogen. Mit dem Planfeststellungsverfahren werde sich herausstellen, daß die Kosten eher zwei Milliarden Euro als die bisher genannten 1,6 Milliarden erreichten, sagte der verkehrspolitische Sprecher der Grünen-Fraktion des Bundestages, Albert Schmidt. Er sprach von einem „virtuellen Projekt“, dem immer noch das Finanzierungs- und Wirtschaftlichkeitskonzept fehle.

Seite 12 / Mittwoch, 2. März 2005, Nr. 51

24 Hamburger Abendblatt

9. 19./20. Februar 2005

Transrapid für London?

London – Bei Planungen für eine neue Langstrecken-Schnelltrasse in Großbritannien könnte auch der deutsche Transrapid als eine Variante geprüft werden. Das bestätigte das britische Verkehrsministerium. Konkret geht es um eine knapp 800 Kilometer lange Strecke zwischen London und Glasgow. (dpa)

Bahn plant mit Transrapid

Die Deutsche Bahn hat die Planfeststellung für die 37 Kilometer lange Transrapid-Strecke vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen beantragt. Mit dem Baurecht rechnet sie noch 2006. Bahnchef Hartmut Mehdorn sagte, die Strecke habe für den Einsatz der Magnetschwebebahn „ideale Voraussetzungen“. Die Bahn werde die Planungen vertiefen und parallel mit der Industrie Verhandlungen führen, um den Fortgang des Projekts abzusichern. Die Grünen bezweifeln die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens: Mit der Planfeststellung

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Die Magnetschwebebahn ist das Verkehrsmittel der Zukunft:

Studie für Transrapid in der Wüste

Hamburger  Abendblatt 25

Donnerstag, 3. März 2005

DIE WELT 3. März 2005

BAHRAIN-KATAR

4,4 Milliarden Euro soll die Strecke kosten. Kanzler knüpft Kontakte.

Manama
dpa/HA

Die Chancen für den Bau des deutschen Transrapids in der Golf-Region haben deutlich an Schubkraft gewonnen. Beim Besuch von Bundeskanzler Gerhard Schröder in Katar und Bahrain signalisierten beide Regierungen, sie wollten das Projekt ernsthaft in Erwägung ziehen. Schröder will sich in die Bemühungen direkt einschalten und die beiden Länder sowie die Vereinigten Arabischen Emirate bei der Realisierung des Projekts zusammenbringen.

Nach einem Treffen des Kanzlers mit dem bahrainischen Ministerpräsidenten, Scheich Chalifa bin Salman al-Chalifa, in der Hauptstadt Manama sagte Informationsminister Mohammed Abdul Ghaffar, sein Land sei „sehr interessiert“ an dem Transrapid-System. Deutschland könne bei der Realisierung eine wichtige Rolle spielen.

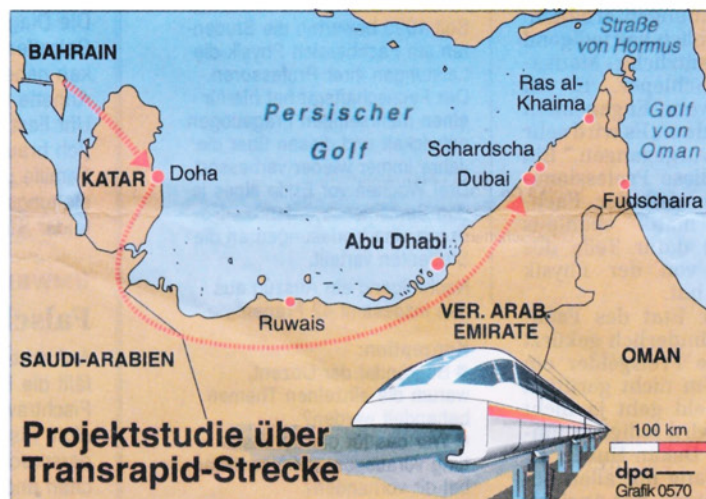
Auch Katars Emir, Hamad bin Chalifa Al-Thani, bezeichnete nach einem Gespräch mit Schröder den Transrapid-Bau für die geplante Verbindung mit dem benachbarten Bahrain als „sehr wichtig“. Die beiden Länder hatten am Dienstag den Bau einer 45

Kilometer langen Brücke über den Persischen Golf im Grundsatz beschlossen. ThyssenKrupp, das zusammen mit Siemens das Transrapid-Projekt betreibt, vereinbarte bei dem Kanzlerbesuch die Errichtung einer eigenen Repräsentanz in der katarischen Hauptstadt Doha.

Für die Magnetschwebbahn kommt zunächst nur die Strecke zwischen Bahrain und Katar in Frage. Die Kosten werden auf 4,4 Milliarden Euro veranschlagt. Für die Planung werden zwei bis drei Jahre benötigt, für den Bau vier Jahre.

Eine Machbarkeitsstudie der Regierung Katars soll nach Angaben des deutschen Konsortiums zudem eine insgesamt 800 Kilometer lange Magnetbahntrasse bis in die Vereinigten Arabischen Emirate prüfen. Für den Bau dieser Strecke werden 13 Milliarden Dollar (9,9 Milliarden Euro) veranschlagt. Es existieren auch bereits Pläne für eine 2000 Kilometer lange Strecke, die das Emirat Kuwait mit dem Sultanat Oman verbinden soll. Über das Schienentransportsystem gibt es aber noch keine Entscheidung.

Hochfliegende Pläne existieren auch in Saudi-Arabien, wo es bislang nur eine Zugverbindung zwischen der Hauptstadt Riad und Damman im Osten des Landes gibt. Über dieses Vorhaben wurde bereits beim Kanzlerbesuch in Riad gesprochen. Nach saudischen Angaben stehen derzeit knapp acht Milliarden Euro für den Aufbau eines Streckennetzes zur Verfügung. Vor allem die Strecke Dschidda-Mekka wäre für Millionen von Pilgern interessant.



Die Magnetschwebbahn könnte zunächst Bahrain mit Katar verbinden. Sogar eine Strecke bis Dubai ist denkbar.

DER KOMMENTAR

Ab in die Wüste

STEFAN VON BORSTEL

Erst sollte er zwischen Hamburg und Berlin schweben, dann als Metrorapid durch das Ruhrgebiet rasen und die Münchner Innenstadt mit dem Flughafen verbinden. Von Strecken in den Niederlanden, den USA und in Großbritannien ist die Rede. An Interessenten hat es dem Transrapid nie gemangelt; an zahlungskräftigen Käufern dagegen schon. Allein dort, wo Wirtschaftlichkeit und der Markt keine Rolle spielen, scheint das mittlerweile in die Jahre gekommene deutsche Technologie-Vorzeigeprojekt eine Chance zu haben: Nach den Chinesen, die den Transrapid in Shanghai als bessere Flughafen-S-Bahn nutzen, zeigen nun auch die Ölscheichs am Golf Interesse.

Zu einer Absichtserklärung hat es bei der Kanzlerreise durch Arabien zwar nicht gereicht. Aber Gerhard Schröder, erster Handlungsreisender Deutschlands in Sachen Spitzentechnologie, lädt jetzt zur „Transrapid-konferenz“ nach Deutschland. Viele Mittelständler würden sich freuen, wenn der Kanzler auch bei der Vermarktung ihrer Produkte soviel Einsatz zeigte, wie für den Transrapid von ThyssenKrupp und Siemens. Eine letzte Chance für den Techno-Saurier. Der Transrapid erinnert an das französische Prestigeprojekt Concorde: Technisch ein Triumph, ökonomisch aber ein Flop.

Den Autor erreichen Sie unter:

stefan.v.borstel@welt.de

Stephan JOHN
Bürger für den Zivilflughafen Hahn e.V.
Nikolausstraße 16
56858 Liesenich

Tel.: 06545-6720
Fax.: 06545-910302
<http://www.buergerfuerhahn.de>

Liebe Transrapidfreunde,
der schon mehrfach zu lesende Satz, beim TR handele es sich um eine "in die Jahre gekommene" oder "Uraltechnologie" ist ein sogenanntes Totschlagargument. Totschlagargument dienen der Diffamierung und nicht der sachlichen Suche nach Lösungen und Fortschritten. Nach Meinung von Herrn Prof. Dr. med. Klaus SCHEUCH, dem Inhaber des Lehrstuhls für Arbeits- und Umweltmedizin der TU Dresden sollten Personen, die mit Totschlagargumenten arbeiten auf das Vorliegen möglicher Neurosen untersucht werden. Herr von BORSTEL hat sich mit seinem Kommentar ein denkbar schlechtes journalistisches Zeugnis ausgestellt.

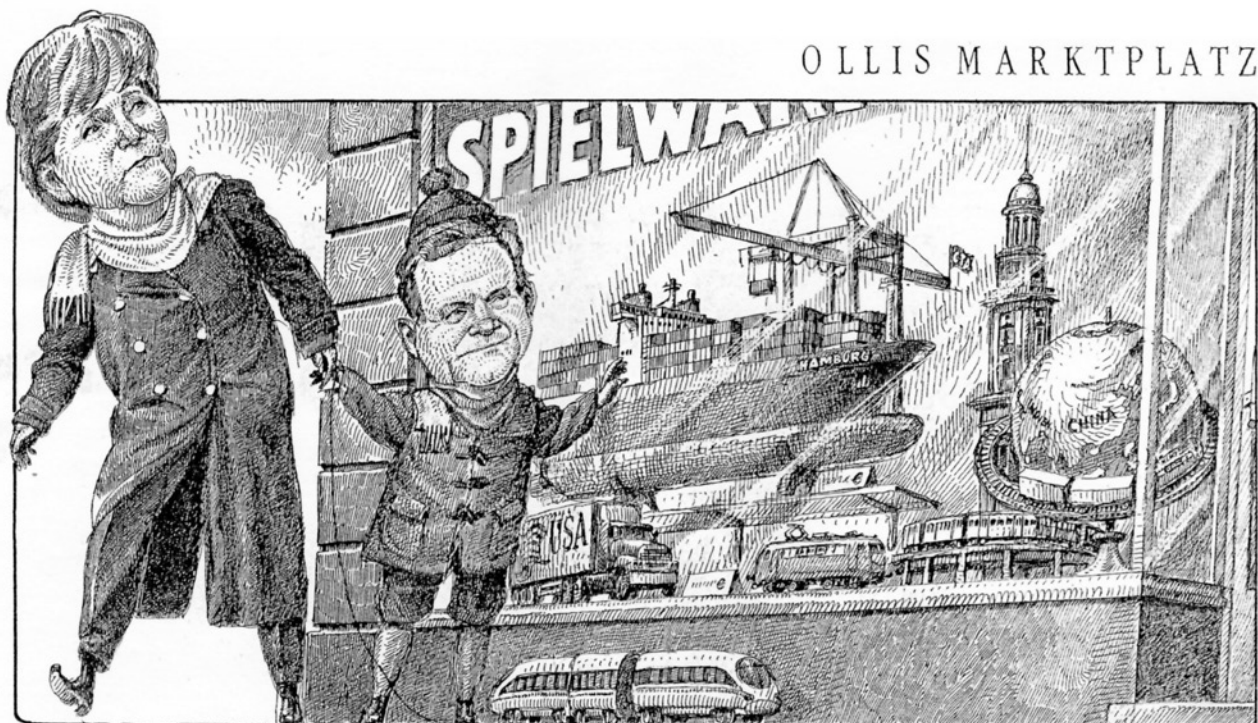
Andere technische Novitäten, die ihren Ursprung in den 30er Jahren haben sind unter vielem anderen (z.B.) der Abgasturbolader und der Düsenantrieb. Technologien aus dem 19. Jahrhundert sind das Röntgen und die Elektrolokomotive. Ich bin völlig sicher, daß nicht einmal Herr v.B. bei seinen Kollegen mit der Behauptung "durch" käme, wenn er die von mir beispielhaft genannten Errungenschaften Uraltechnologien nennen würde, denn sie wurden und werden sämtlich, wie auch die Magnetschwebetechnologie ständig weiterentwickelt.

Ist die E-Lok E-120 Uraltechnologie? Ist das hochauflösende Spiral-CT Uraltechnologie? Die Auflistung lässt sich fortsetzen. Die Lehre ist für mich jedenfalls, daß Inkompetenz und Niedertracht bei der Diffamierung des TR kaum noch Grenzen finden.

Mit transrapiden Grüßen
Stephan JOHN

HTML-Mail

Unternehmen / Wetter



FAZ 10. Dezember 2005

Frankfurter Allgemeine Zeitung



Europäer in Arabien: Bundeskanzler Schröder in Manama, der Hauptstadt von Bahrain

Scheichs interessieren sich für Transrapid

Kanzler lädt Golfstaaten zu Gesprächen ein - 13 Milliarden Dollar Investitionssumme

Manama/Doha – Bundeskanzler Gerhard Schröder sieht neue Chancen für die Vermarktung der Magnetschwebebahn Transrapid. In der bahrainischen Hauptstadt Manama sagte er, er wolle die Staaten des Golfkooperationsrats zu einer Transrapid-Konferenz nach Deutschland einladen. Dabei soll über den Bau einer Trasse durch Staaten am Persischen Golf beraten werden. Es müsse geklärt werden, ob und in welchem Zeitrahmen der politische Wille zur Etablierung des Systems bestehe, sagte Schröder. Es gehe auch um die technische Machbarkeit des Projekts. Bahrain und Katar hätten bereits

ihre Bereitschaft zur Teilnahme erklärt. Dem Golfkooperationsrat gehören Kuwait, Saudi-Arabien, Katar, Bahrain, die Vereinigten Arabischen Emirate und Oman an.

Hintergrund der Initiative ist ein Bahn-Großprojekt, das in der Region geplant ist. Auch wenn es noch keine Entscheidung gebe, ob die Strecke mit der Rad-Schiene-Technik oder dem Transrapid gebaut werde, stünden die Chancen für eine deutsche Beteiligung gut, hieß es in deutschen Regierungskreisen. Sollten sich die Golfstaaten für eine traditionelle Bahnverbindung entscheiden, könnten davon der Siemens-Konzern

mit seinem ICE profitieren. In den Kreisen wurde das Einsetzen einer Arbeitsgruppe zu dem Projekt begrüßt. Dies sei „das Beste, was uns passieren konnte.“

Katars Emir Scheich Hamad Bin Khalifa Al Thani hatte sich bei Schröders Besuch in Doha noch vage geäußert. Er sagte nur, das Projekt einer Bahnverbindung mit Bahrain werde geprüft. Die in Katar erscheinende Zeitung „Gulf Times“ schrieb aber bei der Verbindung, die Teil eines Großprojekts mit 2000 Kilome-



In Shanghai schwebt er schon

ter Länge werden könnte, werde wahrscheinlich der Transrapid zum Zuge kommen. Allein für diesen Streckenabschnitt wird mit Investitionen von 13 Mrd. Dollar gerechnet. Scheich Al Thani habe die Einbeziehung der Schwebebahn-Technik als

essentiell bezeichnet. Auch in China sind weitere Transrapidstrecken im Gespräch. Bisher läuft die Schwebebahn von Thyssen-Krupp und Siemens nur auf einer kleinen Strecke bei Shanghai. Wie die WELT am 18. Februar be-

richtet hatte, gibt es auch Interesse in Großbritannien. Dort will die Regierung eine Machbarkeitsstudie anfertigen lassen. Im Gespräch ist die Strecke zwischen London und der nordenglischen Metropole Leeds.

Unterdessen verzögert sich ein 1,3 Mrd.-Euro-Geschäft des Linde-Konzerns zur Modernisierung einer Raffinerie in Bahrain, das bei der Kanzlerreise abgeschlossen werden sollte.

Laut Regierungskreisen kommt der Abschluß in zwei Wochen zustande. An der Verzögerung sei weder Linde noch die bahrainische Regierung schuld, sondern ein industrieller Partner. *AP/rtr/DW*

Aufladung der Luft bei Gewitter	20.000 V/m
Unter dem Fahrdrat einer Straßenbahn	1.000 V/m
Fernseher in 30 cm Entfernung	700 V/m
Magnetschnellbahn	10 V/m

Auch **Nahverkehrsprojekte** könnten von deutschen Firmen realisiert werden. Die Chancen für eine **Transrapid-Strecke** durch die Golfregion sind gestiegen seit Bundeskanzler **Gerhard Schröder** die arabischen Länder besucht.

Vom Emsland nach Mekka

In der Golfregion soll eine 800 Kilometer lange Transrapid-Strecke gebaut

VON CHRISTIANE BUCK

Abu Dhabi/Dubai – „Für mich ist der Kanzler-Besuch ein aufregender Tag“, sagt der Geschäftsmann Ali Al Yusuf. Al Yusuf ist der Vertreter von Transrapid International für die Vereinigten Arabischen Emirate und Saudi-Arabien. Er ist zuversichtlich, daß die Emirate sich beim Kanzler-Besuch in Abu Dhabi am heutigen Freitag und morgigen Samstag ähnlich positiv äußern werden wie in den letzten Tagen bereits Bahrain und Katar.

Die Pläne des Unternehmers aus Dubai sind ehrgeizig. Auf einer Landkarte zeichnet er mit einem Bleistift, wie er sich die optimale Transrapid-Route durch die Golfstaaten vorstellt. Von Fujairah am Golf von Oman über Dubai und Abu Dhabi bis zu Al Hufuf und Damman in Saudi-Arabien. „In der nächsten Stufe kommt dann noch Riad dazu, später Mekka und Medina. Und vorstellen kann ich mir auch eine Strecke über Kuwait bis Bagdad, und noch später dann Damaskus und Beirut.“ Das seien natürlich sehr langfristige Träume, sagt er und lacht. In der ersten Phase soll das Projekt zunächst Katar und die Vereinigten Arabischen Emirate verbinden. 800 Kilometer lang ist die Strecke, die auch Bahrain den Transrapid bringen würde. Kostenpunkt: 50 Mrd. emiratische Dirham, gut zehn Mrd. Euro.

Wenn die politische Entscheidung gefallen ist, dann könne mit dem Bau der Schnellbahn schon in drei Jahren begonnen werden. Diese Woche hat Al Yusuf eine erste Machbarkeitsstudie fertigstellen lassen, die jetzt Transrapid International und der Staatsführung der Emirate vorgelegt wurde. „Wenn wir ein Bahnsystem in den Vereinigten Arabischen Emiraten einführen, dann sollte es doch das

neueste und technologisch beste Modell sein“, sagt er. Auch wenn es etwas mehr koste als das klassische Schienensystem aus Frankreich und Japan. „Dafür sind die Kosten für die Wartung beim deutschen Produkt geringer“, sagt er. Die Finanzierung sei kein Problem. „Es ist denkbar, ein Teil des Projekts über eine Neuemission am Aktienmarkt zu finanzieren.“

Auch wenn noch ungewiß ist, ob der Transrapid wirklich gebaut

wird, steht die Umsetzung eines anderen Verkehrsprojektes kurz bevor. Bereits am 9. Mai soll mit dem Bau eines Nahverkehrssystems in Dubai begonnen werden. Und das wird dringend gebraucht: Die Stadt versinkt im Verkehrschaos. „Der Verkehr ist wirklich das schlimmste an der Stadt“, klagt ein Werbemanager, der vor den Toren der Stadt arbeitet. So sehen das die meisten der 1,2 Millionen Einwohner. Die wenigen

Geschichte einer Innovation

1975 Erprobung einer ersten Funktionsanlage für Magnetfahrtechnik bei Thyssen Henschel in Kassel.

1978 Gründung des Konsortiums „Magnetbahn Transrapid“

1980 Baubeginn der Transrapid Versuchsanlage Emsland

1988 Aufnahme Dauerbetrieb im Emsland

1989 Bundesregierung gibt grünes Licht für die Strecke zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn. Nach der Wiedervereinigung werden neue Strecken geprüft.

1992 Die Bundesregierung beschließt die Aufnahme der etwa 300 Kilometer langen Transrapid-Verbindung Berlin-Hamburg in den Bundesverkehrswegeplan.

1998 Einleitung der Planfeststellungsverfahren für die Strecke Berlin-Hamburg. In den USA wird der Einsatz der Technik geprüft

1999 In China beginnt die Suche nach einer geeigneten Strecke.

Februar 2000 Bund, Deutsche Bahn und das Industriekonsortium geben den Bau der Strecke Berlin-Hamburg auf. Es werden fünf Alternativen untersucht: die Stadt-Anbindung der beiden Großflughäfen München sowie Berlin-Schönefeld, ein „Metrorapid“ für Nordrhein-Westfalen, eine Anbindung über

Norddeutschland in die Niederlande sowie eine Verbindung der Flughäfen Frankfurt am Main und Hahn im Hunsrück.

Oktober 2000 Machbarkeitsstudien für die etwa 37 Kilometer lange Flughafenverbindung in München und die zunächst rund 80 Kilometer Strecke Dortmund-Essen-Düsseldorf werden in Auftrag gegeben.

Januar 2001 Vertrag mit China für die Flughafenanbindung Shanghai

Dezember 2002 „Jungfernfahrt“ des Transrapid auf der ersten für den kommerziellen Betrieb gebauten Strecke von der Long Yang Road Station in Shanghai zur Station Pudong International.

Juni 2003 Nordrhein-Westfalen verzichtet auf den Metrorapid zwischen Dortmund und Düsseldorf

September 2003 Die Planfeststellungsphase für die erste deutsche Anwendungsstrecke, den Flughafenzubringer in München, beginnt.

Dezember 2003 Die weltweit erste kommerzielle Transrapid-Strecke nimmt in Shanghai ihren Betrieb.

Dezember 2004 Die Deutsche Bahn wird alleiniger Träger des Projektes in München. Der Freistaat Bayern überträgt seine 50-Prozent-Beteiligung an der Vorbereitungsgesellschaft an die Bahn. svb

WIRTSCHAFT

DIE WELT Freitag, 4. März 2005

Buslinien fahren unregelmäßig, sind unzuverlässig und werden fast nur von indischen und pakistanischen Gastarbeitern benutzt, die sich kein eigenes Auto leisten können.

Abhilfe soll nun der „Dubai Light Train“ bringen, ein innerstädtischer Nahverkehrszug nach dem Pariser Metro-Modell, der ab 2009 das Verkehrschaos lindern soll. Rund 2,8 Mrd. Euro soll das 70 Kilometer lange Projekt kosten. Auch einige deutsche Firmen haben hier ihr Eisen im Feuer. Vier Konsortien haben sich beworben. Im „Dubai Star Consortium“ sind neben dem französischen Zugsbauer Alstom auch die deutsche Baufirma Bilfinger Berger gelistet, im Konsortium „Salsabeel“ ist Siemens mit der saudischen Bin Ladin Gruppe im Rennen.

Der größte Konkurrent kommt jedoch aus Fernost. Das Konsortium „Dubai Rapid Link“ wird angeführt von japanischen Unternehmen wie Mitsubishi und Obayashi. Sie haben das attraktivste Angebot vorgelegt. Sie kalkulieren mit 2,2 Mrd. Euro, das sind fast 600 Mio. Euro weniger als die Konsortien, in denen deutsche Anbieter vertreten sind. Eine Entscheidung ist aber noch nicht getroffen.

Für Scheichs und arabische Würdenträger ist es bislang kaum vorstellbar, in eine öffentliche Bahn zu steigen, so modern sie auch sein mag. Deshalb will der Staat mit dem Autoverkehr auf den sechs- bis achtspurigen Autobahnen zwischen Abu Dhabi, Dubai und Sharjah Geld verdienen. Bereits ab nächstes Jahr soll eine Maut eingeführt werden. Die emiratische Regierung hat nun bei der amerikanischen Firma Transcore, der japanischen Mitsubishi, dem spanischen Unternehmen Telvent sowie Kapsch aus der Schweiz eine Studie in Auftrag gegeben. Jetzt soll nach dem Willen der Emiratis auch noch die deutsche Toll-Collect am Projekt beteiligt werden.

Hier fährt der Transrapid



Hier soll er fahren



DAS BRANCHENEREIGNIS DES JAHRES

Railway Technology · Interiors · Infrastructure
Public Transport · Transport IT · Services
in

Berlin 19-22. September

InnoTrans 2006

Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik
Innovative Komponenten · Fahrzeuge · Systeme

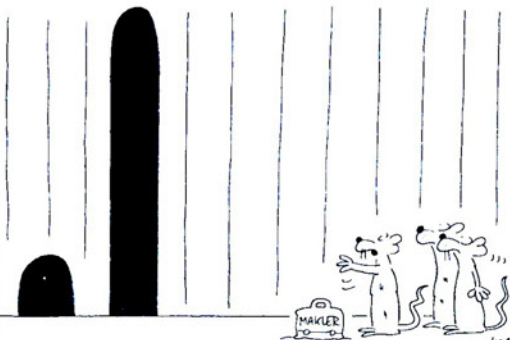
mit Gleisgeländeausstellung und Convention
Messegelände Berlin
www.innotrans.de

IIIIII Messe Berlin

Einladung

Frankfurter Allgemeine Zeitung

11. Januar 2005



„Die mehrgeschossige Wohnung ist natürlich etwas teurer...“

DIE WELT
Freitag, 4. März 2005

„Eine industriepolitisch richtige Lösung“

Bayerns Wirtschaftsminister Wiesheu glaubt an die Realisierung der Schwebbahn-Strecke in München

DIE WELT: Hand aufs Herz: Wird der Transrapid in München fahren?

Otto Wiesheu: Davon bin ich überzeugt. Weil die Bahn dahintersteht. Weil es eine optimale verkehrswirtschaftliche Lösung zur Anbindung des Flughafens an den Hauptbahnhof ist, wie sie mit der S-Bahn niemals erreicht werden kann. Und weil es auch eine industriepolitisch richtige Lösung für Deutschland ist.

DIE WELT: Wann wird das sein?

Wiesheu: Wie geplant im Jahr 2010.

DIE WELT: Warum braucht München den Transrapid?

Wiesheu: Weil eine Transrapid-Verbindung gerade hier ein hohes Potential an Passagieren erschließt, die aus dem weiteren Einzugsbereich des Flughafens im Umkreis von 100 oder 200 Kilometern kommen. Diese Passagiere reisen bis-

lang mit dem Auto an, weil sie bei einer Bahnfahrt in München umständlich auf die S-Bahn umsteigen müßten und dann noch mal fast eine Stunde zum Flughafen unterwegs wären. Wenn es Rot-Grün in Bayern tatsächlich darum ginge, die Leute von der Straße wegzubringen, dann müßten sie für den Transrapid sein.

DIE WELT: Was kostet die Strecke?

Wiesheu: Jeder, der Zahlen nennt, fährt mit der Stange im Nebel herum. Der Bund hat 2000 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die von 1,6 Mrd. Euro ausgeht. Exakte Zahlen wird es erst nach dem Planfeststellungsverfahren geben.

DIE WELT: Die Grünen schätzen den Finanzbedarf auf zwei Mrd. Euro.

Wiesheu: Die Strecke muß nicht zwangsläufig teuer werden. Den steigenden Kosten des Projekts

steht der technologische Fortschritt entgegen. So können etwa im Baubereich neue Entwicklungen bei der Herstellung der Träger das Vorhaben billiger machen.

DIE WELT: Sie halten 1,6 Mrd. Euro also immer noch für realistisch?

Wiesheu: Das sind die Zahlen des Bundes aus der Machbarkeitsstudie. Klare Zahlen gibt es eben erst nach Abschluß des Planfeststellungsverfahrens. Daher brauchen wir es dringend. Dann kann entschieden werden.

DIE WELT: Warum ist das Land vor kurzem aus der Betreibergesellschaft ausgestiegen?

Wiesheu: Die Deutsche Bahn ist der Bauherr des Transrapid, sie wird der Betreiber sein, und sie soll des-



Hält am Projekt fest: Otto Wiesheu

halb auch der alleinige Eigentümer der Anlage wie der Betreibergesellschaft sein. Der Freistaat ist aus der Betreibergesellschaft BMG ausgeschieden, damit diese Dinge in einer Hand liegen und kein Kompetenzwirrwarr herrscht.

DIE WELT: Die Stadt München bevorzugt aber den Ausbau der S-Bahn zum Flughafen.

Wiesheu: Die Stadt ist gegen den Transrapid, weil wir dafür sind, das gehört zum politischen Spiel. Es gibt kaum sachliche Argumente gegen den Transrapid. Das hat zuletzt ja sogar eine von der Stadt selbst in Auftrag gegebene Studie ergeben.

Die Fragen stellte
Wolfgang Ehrensberger

4. März 2005

DIE WELT

Die Magnetschwebbahn ist das Verkehrsmittel der Zukunft:

- Sie ist flüsterleise.
- Sie verbraucht wenig Energie.
- Sie produziert keinerlei Abgase.
- Sie ist elektromagnetisch absolut unbedenklich.

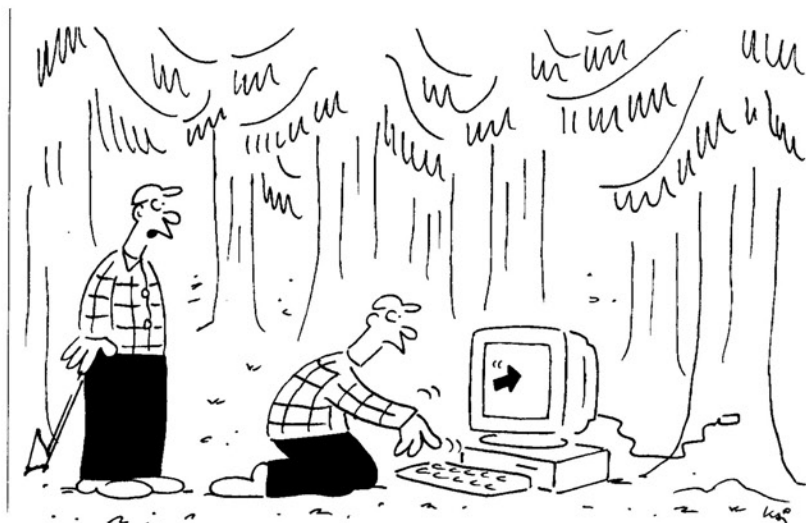
Frankfurter Allgemeine Zeitung

5. November 2005, Nr. 258



„Hallo, Bafin? Unser Umsatz ist gerade gefallen...“

Frankfurter Allgemeine Zeitung 30. April 2005, Nr. 100



„Jetzt müssen wir nur noch das Holzfallprogramm aktivieren.“

Transrapid ist das überlegene Verkehrsmittel

Zu: „Ab in die Wüste“, WELT vom 3. März

Warum kommentieren Sie den Transrapid mit solcher Häme? Unbestritten ist das Ziel der Verkehrspolitik, zur Lösung der Verkehrsprobleme mehr Verkehr von der Straße auf sicherere, leistungsfähigere, spurgeführte Verkehrsmittel zu verlagern. Unbestritten ist auch, daß die Verlagerung nur gelingen kann, wenn die spurgeführten Verkehrswege weiter ausgebaut werden, da die gemeinsame Nutzung des vorhandenen Schienennetzes für den schnellen Personen- und Güterverkehr seine Grenzen erreicht hat. Um nachhaltig mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern zu können, wird von Experten ein zweites Hochgeschwindigkeitsnetz für den schnellen Personenverkehr gefordert. Nur so ließen sich nennenswerte zusätzliche Kapazitäten für den schnellen Güterverkehr auf dem vorhandenen Netz und ein konkurrenzfähiges Güterverkehrsangebot erschließen. Wenn denn schon ein zweites Hochgeschwindigkeitsnetz in Betracht gezogen wird, wäre es doch vernünftig, den Sprung zu einem effizienteren und umweltfreundlicheren System zu vollziehen.

*Hans Lafrenz,
22587 Hamburg*

Die Antwort

Sie sind nicht allein: Der Transrapid hat unter unseren technikbegeisterten Lesern viele Anhänger. Er sei leichter, schneller und leiser als der ICE, schrieb mir ein Leser. Er sei sicherer, er verbrauche weniger Energie, weniger Fläche, könne engere Kurven fahren, schaffe größere Steigungen und brauche weniger Brücken und

Tunnel als der ICE, er sei gegen Seitenwind nicht empfindlich, und es würden kaum Tiere getötet. Das mag alles zutreffen. Fakt ist aber auch, daß der Prototyp dieser „Zukunftstechnologie“ in den siebziger Jahren entwickelt wurde und er nun seit zwei Jahrzehnten zwischen zwei Dörfern im Emsland im Kreis fährt. Trotz Milliarden an Steuergeldern und Klinkenputzen des Kanzlers gibt es nur eine einzige kommerzielle Strecke, und zwar die Flughafen-anbindung in Shanghai. Sie mögen diese Zustandsbeschreibung als „hämisch“ empfinden, aber sie stimmt. Der Transrapid ist kein Einzelfall. Viele massiv geförderte Projekte der Siebziger haben nie einen Markt gefunden: Die schwarze Liste reicht von der Magnetschwebbahn über den Schnellen Brüter und den Hochtemperaturreaktor THTR 300 bis zur französisch-britischen Concorde.

Sie sehen die Chance des Transrapid als zweites Hochgeschwindigkeitsnetz in dichtbesiedelten Regionen. Bezeichnenderweise stößt er aber jetzt in Wüstenstaaten am Persischen Golf auf Interesse, in denen von überlasteten Schienenwegen keine Rede sein kann – denn es gibt dort bislang gar kein Schienennetz. Ausschlaggebend ist hier wohl eher Freude an der außergewöhnlichen Technik. Und Geld spielt auch keine Rolle. Wo künstliche Inseln im Meer angelegt werden, Skipisten in die Wüste gesetzt werden, da hat auch der Transrapid eine Chance. *Stefan von Borstel*

DIE WELT 11. März 2005



Leser schreiben – die Zeitung antwortet

Dittmer - Düvelsbeker Weg 14 - 24105 Kiel

7

An die
Welt
Redaktion
Brieffach 2410
10888 Berlin

Die Zeitung antwortet zum Transrapid (Welt vom 11.03.2005)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Kiel, den 13.03.2005

Nicht nur technikbegeisterte Menschen fragen sich, warum sich ein derart innovatives Verkehrssystem in der Welt noch nicht durchsetzen konnte, sondern auch Menschen, die sich angesichts der bald 5,4 Millionen Arbeitslosen so langsam Sorgen um den Wirtschaftsstandort Deutschland machen.

Es wurde seit über 25 Jahren bekämpft, weil es genügend Interessengruppen gab, die sich durch ihn bedroht fühlten. Da gab es z.B. eine Hamburger Bürgerinitiative, welche angestachelt von Links-Anwälten die Demonstrationsfahrten des Transrapid auf der Internationalen Verkehrsausstellung 1979, die von der UdSSR boykottiert wurde, verhindern wollte.

Sie sollten sich mal fragen, welche Industrien bei der Einführung des Transrapid einen Nachteil haben könnten, die Auto-, die Bahn-, die Flugzeugindustrie? Das reicht auch über unsere nationalen Grenzen hinaus. Was hat z.B. die französische Industriepolitik in der Vergangenheit unternommen, um zu erreichen, daß die Airbus-Produktion möglichst nur in Toulouse stattfindet oder ihrer Bahnindustrie bei der internationalen Vermarktung des TGV Wettbewerbsvorteile zu verschaffen? Da ist der Transrapid sicher solange unerwünscht, bis die Instandhaltungskosten des eigenen Hochgeschwindigkeits-Netzes den Staat erdrücken. Von Innovationsgegnern kommen häufig die beiden Aussagen: „Die Innovation kommt zu früh“ und „die Innovation kommt zu spät“.

So wird der Status-Quo zementiert.

Natürlich gab es in der Vergangenheit auch Fehler bei der Moderation eines derartigen technischen Großprojekts, aber häufig kommen die Totschlagargumente von den Medien. Der Transrapid ist kein Prototyp mehr, sondern im kommerziellen Einsatz, er drehte im Emsland seine Runden, damit diese Technologie nicht erst beim Fahrgast reift. Er dreht weiterhin seine Runden, damit er noch leiser und sicherer, als er ohnehin schon ist, und auch noch wirtschaftlicher wird.

Bitte fassen Sie sich auch mal bei der Transrapid-Berichterstattung an Ihre eigene Nase: ohne hochwertige Produkte haben wir in Deutschland auch weniger Sekundärarbeitsplätze und weniger Menschen, die das Geld haben, sich regelmäßig Zeitungen zu kaufen.

Mit frdl. Grüßen

(M. Dittmer)

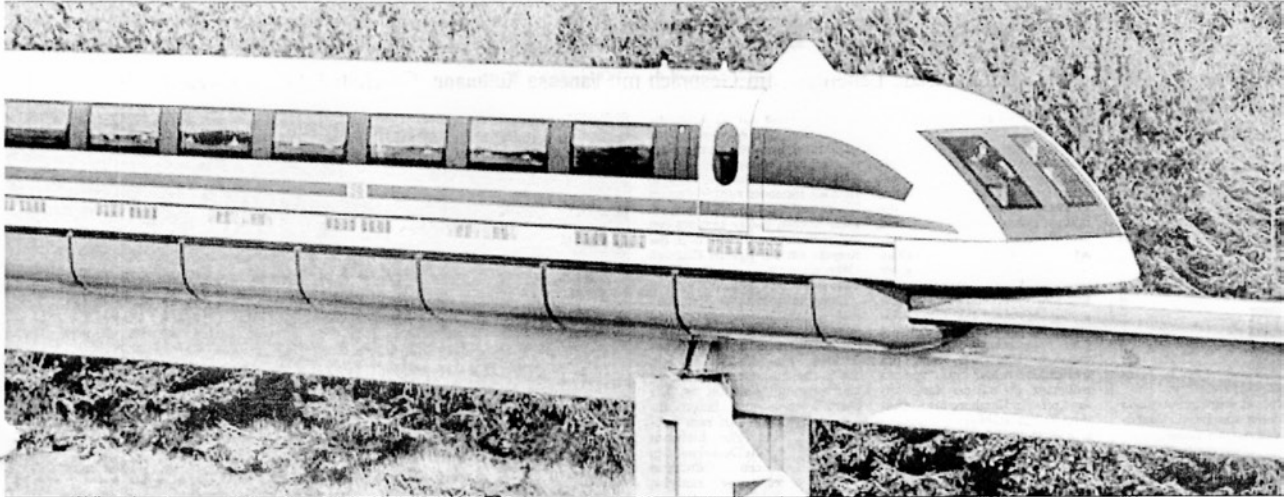
Dieser Brief wurde nach den Regeln der klassischen Rechtschreibung verfaßt.

Frankfurter Allgemeine Zeitung 30. Dezember 2005



Kammer sieht neue Chancen für Transrapid im Norden

Wirtschaft will Verkehrsinfrastruktur rasch ausbauen – Hoffnung auf Koalition in Kiel – Priorität für zwei Elbquerungen



auf positive Signale aus Kiel: Hamburger Handelskammer sieht bei einer Großen Koalition bessere Chancen für die Realisierung der Fehmarn-Belt-Querung und einer Transrapid-Verbindung zwischen Hamburg und Kopenhagen FOTO: THYSSEN

Neue politische Konstellationen machen immer auch neue Entwicklungen möglich. Davon geht mit Blick auf die Koalitionsverhandlungen zwischen CDU und SPD in Kiel, die Wirtschaft in der Metropolregion Hamburg aus. Nach Einschätzung der Handelskammer Hamburg haben jetzt alle großen Infrastrukturprojekte im Norden wieder eine Chance. Erwartet wird nicht nur ein zügiger Weiterbau der Ostseeautobahn A20 Richtung Westen, sondern auch der A21 von Kiel Richtung Süden. Wichtigstes Großprojekt: die Fehmarn-Belt-Querung mit

einer schnellen Eurorapid-Verbindung von Hamburg in die Boom-Region Kopenhagen-Malmö.

„Wir sehen die Entwicklung in Schleswig-Holstein mit großem Optimismus entgegen“, sagt Reinhard Wolf, Leiter des Geschäftsbereichs Infrastruktur der Kammer der WELT. „Bisher sind die großen Infrastrukturprojekte unserer Wahrnehmung nach eher gehemmt und in der Realisierungsgeschwindigkeit gebremst worden.“ Das gelte ebenso für den Weiterbau der A1 Hamburg Lübeck über Oldenburg in Holstein hinaus wie für das Projekt einer

testen Querung über den Fehmarn Belt. „Es ist immer wieder darüber gesprochen und verhandelt worden, mit großem Elan von dänischer Seite, aber konkret wurde bislang noch nichts.“

Dabei müsse im Norden endlich der große Wurf gewagt werden: Neben der Autobahn wäre statt der bisherigen Eisenbahnverbindung ein Hochgeschwindigkeitszug optimal. Welche Technik zum Zuge käme, müsse zunächst einmal ergebnisoffen geprüft werden. „Der Transrapid könnte die Strecke Hamburg-Kopenhagen allerdings in rund einer Stunde bewältigen.

Großbritannien erwägt den Einsatz des Transrapid

Regierungschef Blair plant Schnellstrecke zwischen London und Glasgow / Projektkosten 24 Milliarden Euro

ufe./itz. LONDON/BERLIN. 6. Juni. Der deutsche Transrapid könnte künftig in Großbritannien schweben. Londons Premier Tony Blair zeigt Interesse am Einsatz der Magnetbahn, bestätigte die Berliner Projektgesellschaft Transrapid International. Um die Pläne der Regierung zu konkretisieren, werden nach Angaben des Betreibers Gespräche mit dem zuständigen Verkehrsminister Alistair Darling folgen. „Erhalten wir nach diesen Kontakten grünes Licht, liegt der Detailplan für den Transrapid nach 18 Monaten vor“, sagte Projektleiter Jochen Kruse.

Fällt das Ergebnis der Machbarkeits-Studie positiv aus, könnte eine Entscheidung über den Bau folgen. Nach den Plänen britischer Politiker soll eine neue Verkehrsachse London und die schottische Metropole Glasgow verbinden, wobei auch an Zwischenstopps in Großstädten wie Birmingham, Leeds, Newcastle oder Manchester gedacht ist. Die Projektkosten für die rund 800 Kilometer lange Strecke werden auf rund 16 Milliarden Pfund (23,7 Milliarden Euro) veranschlagt – wobei in diesem Betrag der Kauf der benötigten Grundstücke noch nicht erhalten ist. Nach bisherigen Schätzungen des Konsortiums, das von Thyssen-Krupp und Siemens geführt wird, könnte der Transrapid in Großbritannien von 2009 an in Betrieb gehen.

Britische Politiker versprechen sich vom Einsatz der Magnetschwebbahn Vorteile für Umwelt und Infrastruktur. „Weite Teile des inländischen Flugverkehrs wären durch die schnelle Zugstrecken-Verbindung überflüssig“, heißt es im Verkehrsministerium. Denn von dem Umstand, daß heimische Autobahnen zu Spitzenzeiten verstopft sind und sich der größte Teil des britischen Schienennetzes in desolatem Zustand befindet, hätten vor allem Billigflieger profitiert. Sie bestreiten heute rund 20 Prozent des Flugaufkommens in Großbritannien.

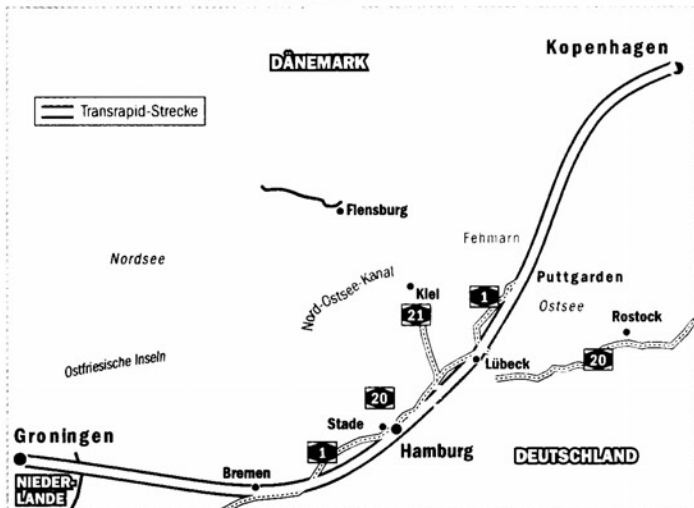
Bisher gibt es in der ganzen Welt erst eine kommerziell genutzte Transrapid-Strecke. Sie verbindet seit Anfang 2004 die chinesische Stadt Schanghai mit dem Flughafen Pudong International. Auf der 30 Kilometer langen Trasse erreicht der Zug eine Geschwindigkeit von 430 Kilometern in der Stunde. Pläne für eine weitere Nutzung gibt es viele, aber kaum Baustellen. Zuletzt bekundete der Golfstaat Qatar im März Interesse an einer 45 Kilometer langen Strecke, die möglicherweise in die Vereinigten Arabische Emirate und nach Bahrain auf 800 Kilometer verlängert werden könnte. Transrapid will sich überdies an der Ausschreibung für die Strecke Amsterdam-Groningen beteiligen und hat sich für

die Verbindung von Ballungszentren in den Vereinigten Staaten und Mitteleuropa ins Gespräch gebracht.

In Deutschland, dem Heimatland des Transrapid, sind entsprechende Streckenplanungen wegen der klammen öffentlichen Finanzen bisher nie zustande gekommen. Nach dem Scheitern der Verbindung zwischen Berlin und Hamburg wurde auch die geplante Ruhrgebiets-Trasse zwischen Dortmund und Düsseldorf verworfen. Die nordrhein-westfälische Landesregierung blies das Projekt während der Vorbereitung der Planfeststellung im Juni 2003 ab. Selbst das letzte deutsche Projekt, die Verbindung zwischen dem Münchner Flughafen und der Innenstadt, ist noch keineswegs gesichert. Das Planfeststellungsverfahren für die 38 Kilometer lange Strecke läuft zwar, und Optimisten rechnen mit einem Baubeginn Ende 2006. Es gibt aber heftigen Widerstand von SPD-Politikern und Anwohnern sowie ernste Finanzierungskalamitäten. Denn der ursprüngliche Planwert von 1,6 Milliarden Euro dürfte deutlich überschritten werden. Die CSU-Landesregierung fordert daher einen höheren Bundeszuschuß als die bislang zugesagten 550 Millionen Euro. Die Bundesregierung lehnt das ab.

Verhandlungspoker in China, Seite 26.

Der Zug braucht heute dafür fast genau fünf Stunden.“
Beim Bau der Strecke sieht der



Handelskammerexperte deutliche Kostenvorteile zugunsten der Magnetschwebbahn: „Für eine ICE-Strecke der Bahn, vergleichbar mit der Verbindung Hamburg-Berlin, müßte eine völlig neue Trasse ge-

baut werden.“ Bisher sind nämlich auf der eingleisigen, in vielen Abschnitten kurzenreichen Strecke von Lübeck über Oldenburg bis Puttgarden auf Fehmarn nur geringe Geschwindigkeiten möglich.

DIE WELT 2. April 2005

DIE WELT 21. April 2005

Donnerstag, 21. April 2005

Bahn hält geplante Transrapid-Strecke in München für rentabel

Berlin – Die Deutsche Bahn erwartet einen wirtschaftlichen Betrieb der in Bayern geplanten Transrapid-Verbindung. „Für uns besteht kein Zweifel daran, daß sich das System rechnen wird“, sagte Vorstandschef Hartmut Mehdorn vor Bundestagsabgeordneten in Berlin. Für den Bau der Strecke würden jedoch Hilfen von Bund und Land benötigt. Mehdorn zufolge kommt in Deutschland nur die 37 Kilometer lange Verbindung zwischen dem Münchener Hauptbahnhof und dem Flughafen der Stadt für einen sinnvollen Einsatz der Magnetschwebbahn in Frage. Die Technologie wäre aber eher für Länder geeignet, in denen die Infrastruktur noch nicht ausgebaut sei, sagte er.

Eine endgültige Entscheidung über den Bau und Betrieb des Transrapids will die Bahn als Betreiber erst treffen, wenn eine realistische Wirtschaftlichkeitsberechnung vorliegt. Diese Prognose erwartet Mehdorn in der zweiten Hälfte des kommenden Jahres. Voraussetzung sei der Abschluß des bereits eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens und die Vorlage eines festen Angebots der Industrie für die Transrapidtechnik. Sie wird von Siemens und Thyssen-Krupp geliefert.

Zwischen 2009/2010 könnte die Schwebbahn dann zur Jungfernfahrt aufbrechen. Es gebe allerdings noch viele offene Fragen, von der Technik über die Finanzierung bis hin zur Zusammenarbeit mit den Fluggesellschaften am Münchener Airport. „Die vertragliche Gestaltung wird nicht ganz einfach sein“, erläuterte Mehdorn.

Der Bund hat für den Transrapid 550 Mio. Euro vorgesehen. Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) hatte zudem weitere 125 Mio. Euro in Aussicht gestellt. Das Land Bayern verlangt aber noch mehr Bundesunterstützung für das Projekt, das besonders von den Grünen als zu teuer eingeschätzt wird. rtr

Eine teilweise aufgeständerte Transrapidtrasse wäre nach seiner Einschätzung inklusive der Brückenkonstruktion über den Belt nicht nur in der Herstellung kostengünstiger, sie hätte zudem den Vorteil, daß die vielen kleinen Bahnübergänge nördlich von Lübeck entfielen. Darüber hinaus rückten durch einen Halt in Lübeck und Oldenburg die strukturalarmen Gebiete Ostholsteins in Vornähe zu Hamburg.

Für die Finanzierung des Magnetschwebbahn-Projektes wie auch der Belt-Querung denkt der Kammerexperte an Public Private Partnership (PPP). „Vom Staat kommt dann nur die Basisfinanzierung, den Rest erledigt die Privatwirtschaft.“

Die Hamburger Kammer hält die Transrapidlösung eine ideale Ergänzung der von ihr favorisierten Strecke Amsterdam-Hamburg. Wolf: „Derzeit läuft in den Niederlanden die Ausschreibung für eine Hochgeschwindigkeitsverbindung

Amsterdam-Groningen. Ein Weiterbau über Bremen wäre die logische Konsequenz.“ Und wenn das kommt, glauben Experten, fällt die Verbindung Hamburg-Berlin wie ein reifer Apfel vom Ast.

Auch die beiden Autobahnprojekte A20 und A21 können nach Einschätzung der Handelskammer Hamburg jetzt schneller realisiert werden. „Hamburg darf nicht zum Stauknoten Nummer eins im Norden werden“, sagt Wolf. Deshalb müsse die nördliche Umgehung der Stadt mit dem Weiterbau der Ostseeautobahn A20 von Lübeck aus und westlicher Elbquerung so schnell wie möglich in Angriff genommen werden. Aber auch die Verlängerung der A21 von Kiel über Bargtheide hinaus bis nach Geesthacht und östlicher Elbquerung habe höchste Priorität. „Es gibt keine Alternative zwischen Ost und West.“ Beide Elbquerungen seien nötig um dem stetig wachsenden Verkehr in der Metropolregion gerecht zu werden.

VON PETER MICHAEL WOLF





Könnte bald auch mit chinesischen Lizenzen dahinrauschen: der Transrapid.

Foto dpa

Transrapid-Lizenzen vor dem Verkauf nach China

Bau auch in Taiwan und Hongkong möglich / Deutsche behalten nur noch die Kerntechnologie

che. SCHANGHAI, 26. April. Der Verkauf der Lizenzen für die in Deutschland entwickelte Transrapid-Technologie nach China scheint beschlossene Sache. Die Chinesen könnten die Lizenzen im Zuge des Baus der Strecke Schanghai nach Hangzhou erhalten, heißt es in Kreisen der beteiligten Unternehmen. Darauf hätten sich die Thyssen-Krupp AG, Düsseldorf, die Siemens AG, München, und die Bundesregierung geeinigt. „In diesem Punkt gab es endlich einmal Eintracht bei allen Beteiligten. Nun ist es Sache der Chinesen, uns ein Angebot zu machen“, sagte ein Vertreter des Konsortiums dieser Zeitung. Ein kompletter Auftrag für den Bau der Strecke für die deutschen Unternehmen stünde genauso wenig noch zur Debatte wie etwa die lange Strecke zwischen der Hauptstadt Peking und der Wirtschaftsmetropole Schanghai.

Nun stünden die Chinesen unter Druck, da die geplante Strecke noch vor der Weltausstellung 2010 in Schanghai

fertiggestellt werden soll – dazu aber müssen die Verträge noch in diesem Jahr unterschrieben werden. Während die Deutschen die Lizenzen ursprünglich nur für den festlandchinesischen Markt verkaufen wollten, habe China darauf bestanden, seine eigene Definition des Landes bei einem Kauf zugrunde zu legen. „Wir haben dies zähneknirschend akzeptiert“, sagte ein hochrangiger deutscher Manager.

Damit können die Chinesen den Transrapid nach einem Kauf auch in Taiwan sowie in der ehemaligen Kronkolonie und heutigen chinesischen Sonderverwaltungsregion Hongkong zum Einsatz bringen. Dies gäbe ihnen beispielsweise die Möglichkeit, eine auch schon mit dem Transrapid-Konsortium diskutierte Strecke zwischen den Metropolen im südchinesischen Perlfußdelta zu bauen. Im weiteren Ausland indes bleiben die Verkaufsrechte bei den Deutschen. Somit sind die Strecken im mittleren Osten, in Südostasien und in Deutschland nicht berührt,

die derzeit auf ihre Machbarkeit hin geprüft werden.

Nach der einmaligen Lizenzgebühr für die Abgabe der Baurechte bleiben Thyssen-Krupp und Siemens nur noch die jeweiligen Kernstücke ihrer Technologie für den chinesischen Wettbewerb: Die Düsseldorfer behalten ihre Fahr- und Schwebetechnik, die Münchner die Signal- und Steuertechnik, heißt es. Dies mache – in Abhängigkeit von der Trassenlänge – für Thyssen-Krupp einen Umsatz von etwa 7 Prozent der Gesamtinvestitionssumme aus. Der Siemens-Anteil dürfte bei mehr als 10 Prozent liegen, schätzen Branchenkenner.

Die geplante Investitionssumme für die 180 Kilometer lange Strecke nach Hangzhou lag nach letzten Angaben des deutschen Konsortiums bei umgerechnet etwa 20 Millionen Euro je Streckenkilometer. Damit war sie deutlich billiger als die bislang einzig existierende Transrapid-Strecke von der Neustadt Schanghai zum Flughafen Pudong, die etwa 33 Millionen Euro je Kilometer gekostet haben soll.



Bayerische Magnetbahnvor-
bereitungsgesellschaft mbH (BMG)

Arnulfstraße 27
80335 München
Telefon: (0 89) 54 32 83 – 0
Fax: (0 89) 54 32 83 – 99
Internet: www.bmg-bayern.de
E-Mail: info@bayerische-
magnetbahn.de

BMG – ein Gemeinschafts-
unternehmen der
Deutschen Bahn AG und des
Freistaats Bayern

Die Bahn 



Generationen Partei DIE GRAUEN - Graue Panther

Mitglied im Bundesvorstand für den Bereich Verkehr

Dipl.-Ing. Bernhard Kalitta

48145 Münster, den 16.02.2005

Heissstraße 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 Schleswig-Holsteinischen Landtag

Sehr geehrter Herr Dittmer!

Als Mitglied im Bundesvorstand der Generationen Partei DIE GRAUEN - Graue Panther - Bereich Verkehrswesen - nehme ich wie folgt zu den Punkten der Wahlprüfsteine für die Wahl zum Schleswig-Holsteinischen Landtag Stellung:
(Ihre im E-Mail vom 15. Febr. 2005 angegebenen Änderungen der Fragen berücksichtige ich entsprechend, gebe zudem noch zutreffenden Text von 2004 wieder.)

Grundsätzlich ist es für Europa wichtig und bedeutend, insbesondere für Deutschland, daß die Entwicklung zu einer echten schnelleren Verkehrsinfrastruktur durch den Transrapid realisiert wird. Nur so kann der bisherige Aufwand an deutschem Erfindergeist und deutschen technischen sowie wirtschaftlichen Entwicklungen über Jahrzehnte hin künftig von wirtschaftlichem Nutzen sein!

Den von Ihnen dargestellten einzelnen Ausführungen und den Fragen zu den jeweiligen Punkten muß ich (wie bisher) in vollem Umfang zustimmen!
Zusätzlich sind weitere Merkmale aufzuzeigen:

Zu 1)

Wie zu Beginn der Industrialisierung und des Eisenbahnverkehrs muß ein Staat - das Volk, die Wirtschaft und die Regierung - den Beitrag zu höheren Investitionen leisten, um den Belangen der Umwelt Rechnung zu tragen. Denn Umwelt ist die Natur, die auch in ferner Zukunft die unabdingbare Grundlage für die Pflanzenwelt, für die Tierwelt und für die Menschheit bilden wird. Eine mehrere Milliarde Jahre währende Entwicklung unserer Erde darf keinesfalls durch die Hybris weniger Menschen infrage gestellt werden! Hierzu ist das Kyoto-Protokoll nur ein erster bescheidener Ansatz.

Zu 2)

Unter besonderer Berücksichtigung der Verständigung der Menschen, nicht nur in Europa, ist es unumgänglich, dieses günstige Schnellverbindungsnetz per Transrapid zu schaffen, um den auch unwirtschaftlichen Kurzstreckenflugverkehr mit den langen Eincheckzeiten künftig zu vermeiden!

Zu 3)

Ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz kann nur mit dem Transrapid zum Ziel erdgebundener höherer Verkehrsgeschwindigkeiten führen.

Das Achsen-Rad-Schienen-System ist den auftretenden dynamischen Querkräften nicht gewachsen. Die Neigetechnik erhöht nur die dynamischen Querkräfte und damit die seitlichen Drehmomente für Achse, Rad und Schiene; sie überfordert die derzeitige alte Trassierung. Bisherige Gleise sollten künftig dem weiteren Schwerlast- und Container-Verkehr auf größeren Entfernungen dienen, um die Autobahnen zu entlasten! Denn der schwere LKW-Verkehr führt zu ständig fortschreitenden Zerstörungen des Straßenoberbaus! Dies betrifft insbesondere bei der zentralen Verkehrslage uns in Deutschland!

Zu 4)

Der Europakorridor "Hamburg - Lübeck - Oldenburg i. Holstein - Fehmarn - Kopenhagen - Stockholm" dürfte doch nur ein weiterer beispielhafter Anfang für eine Magnetbahn-Hochgeschwindigkeitsverbindung sein! Diese Verbindung stellt in jedem Fall eine wichtige Entwicklung für den Wirtschaftsraum "Norddeutschland - Skandinavien" dar und ist selbstverständlich zu befürworten!

Zu 5)

Die Planfeststellung und auch der Bau der Transrapid-Strecke Hamburg - Schwerin - Parchim - Berlin kann bedeutend schneller und günstiger für einen Transrapid-Fahrweg durchgeführt werden als für ein Schienen-Gleisbett, und zwar grundsätzlich unabhängiger von Umweltbeeinträchtigungen durch Rampen und Dämme mit Brücken für planfreie Straßen-Kreuzungen, Fluß-Querungen, auf landwirtschaftlichen und ähnlichen Flächen sowie auch unabhängiger in sumpfigen Niederungen, da dort per Pfähle eine Aufständigung naturgegeben ist. Beeinträchtigungen von Wildwechsellinien und Biotop-Verbindungen werden auch einfacher vermieden! Weiteres siehe Punkt 3), 2. Satz pp.!

Zu 6)

Es muß der Bevölkerung und den Politikern sowie Politikerinnen eindeutig und vorrangig klar gemacht werden, daß uns die in dieser Hinsicht zukommende Technologieführerschaft den notwendigen wirtschaftlichen Aufschwung bringen wird.

Ansonsten wird ohne Beachtung dieser Innovationen und dieser bisherigen Wirtschaftsleistungen Europa ins Hintertreffen geraten!

Eine Unterstützung durch das politische Programm der Generationen Partei ist auszuarbeiten!

Schlußanmerkung:

Einer Veröffentlichung im Internet ist meinerseits nichts einzuwenden!

Mit freundlichen Grüßen und dem besten Wirkungsgrad,

gez. B. Kalitta, Münster

B. Kalitta



Frankfurter Allgemeine Zeitung 16. November 2005



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

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

☎ 0431 338099 ★ e-Mail: mdittmer@pro-transrapid.org

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

Sitz: Hamburg Eingetragen beim Amtsgericht Hamburg unter 69 VR 16646

Umweltbewußt in die Zukunft

Dittmer – Düvelsbeker Weg 14 – D-24105 Kiel

SPD-Parteivorstand
Bürgerbüro
Willy-Brandt-Haus
Wilhelmstraße 141
10963 Berlin

Kiel, den 31.07.2005

Wahlprüfsteine für die Wahl zum Deutschen Bundestag

Sehr geehrte Damen und Herren,

Deutschland liegt im Zentrum der größer gewordenen Europäischen Union. Für die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit dieses Zentrums und für den Wohlstand der Bürger Deutschlands ist eine moderne, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur eine unverzichtbare Voraussetzung. Eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bewirkt eine Steigerung des Wachstums und der Beschäftigung. Umgekehrt erzeugt wirtschaftliches Wachstum aber auch mehr Verkehr und löst einen zusätzlichen Bedarf an Verkehrsinfrastruktur aus. Die Beziehungen sind also wechselseitig.

Bereits vor mehr als 170 Jahren sah der württembergische Nationalökonom und Wirtschaftswissenschaftler Friedrich List (1789-1846) diesen Zusammenhang. Er erkannte die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung des zu einenden Deutschlands. Dieser Gedanke läßt sich auf das wirtschaftliche Wachstum im erweiterten Europa und auf das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts übertragen – die Magnetschnellbahn.

Hinter diesem Gedanken stehen z. B. die Norddeutschen Industrie- und Handelskammern, der Automobilclub von Deutschland (AvD) und die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e. V., kurz GFM. Sie fordern die verantwortlichen Politiker auf, die Pläne für ein europäisches Transrapid-Netz zu verwirklichen und damit die heutigen und kommenden Verkehrsprobleme endlich zu lösen.



Frankfurter Allgemeine Zeitung

Seite 12 / Montag, 28. Februar 2005, Nr. 49

„Und hier noch eine Antriebstechnik...“

Kenngrößen des Vergleichs mit dem geeinten Deutschland sind:

Vision von	Friedrich List	Handelskammern, AvD und GFM
Quelle	Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems“ (1833)	www.hk24.de www.avd.de/presse/transrapid_netz.jpg www.pro-transrapid.org
Auswirkung	Dresden–Leipzig (1838) von 21 h auf 3 h Köln–Berlin (1852) von 168 h auf 14 h	Hamburg – Leipzig von 3:24 h auf 1:12 h Hamburg – Dresden von 4:12 auf 1:25 h Rhein/Ruhr – Amsterdam von 2:12 h auf 0:50 h Hamburg – Groningen von 3:47 h auf 1:10 h Berlin – Warschau von 5:48 h auf 1:43 h Hamburg – Stockholm von 10:12 h auf 3:30 h Berlin – Budapest von 12:05 h auf 2:58 h Berlin – Thessaloniki von 35:05 h auf 6:20 h Berlin – Tallinn von 60 h auf 5 h

Die GFM, ist eine Interessengemeinschaft engagierter Bürger, die sich für den Einsatz dieser Schlüsseltechnologie mit dem Ziel einsetzt, ein europaweites Transrapid-Netz zu schaffen. Zielsetzung unserer Initiative ist es, eine neue und moderne Infrastruktur zu schaffen, die den Bedürfnissen des 21. Jahrhunderts gerecht wird, und die es einer großen Zahl von Menschen ermöglicht, in vielerlei Hinsicht (Arbeit, Wohnen, Kultur) in einem hohen Maße mobil und flexibel zu sein.

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 den zukünftigen Landtag angehen sollten. Die Antworten auf die fett dargestellten Fragen am Ende jedes Abschnittes werden mit Ihrer Zustimmung im Internet veröffentlicht, um unseren Mitgliedern einen Vergleich zu bieten. So bitten wir Sie, sich für die folgenden Zeilen etwas Zeit zu nehmen.

Mit allerbestem Dank im voraus für Ihre Aufmerksamkeit und Unterstützung.

Michael Dittmer
(Stellvertretender Vorsitzender)



Frankfurter Allgemeine Zeitung

29. Oktober 2005, Nr. 252

„Ich weiß nicht - irgendwie traue ich ihm nicht...“

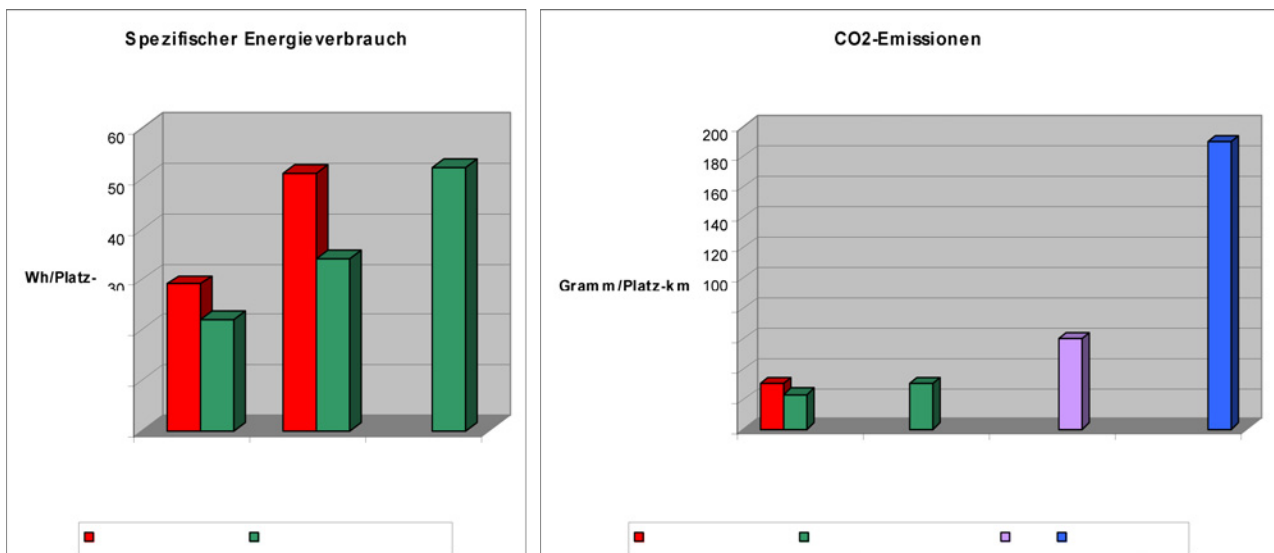
1 Wettbewerbsfähigkeit durch moderne Verkehrsinfrastruktur

Unternehmen brauchen Märkte, um zu überleben. Die Märkte müssen für das Management ohne Zeitverlust erreichbar sein. Im Osten Deutschlands existieren erhebliche Produktionspotentiale, aber mangels Geld keine Märkte vor Ort für den Verkauf der Produkte. Die Metropole, die für den Verkauf der Produkte in der „Pole-Position“ steht, ist die Freie und Hansestadt Hamburg als die zweitreichste Stadt mit dem zweitgrößten Seehafenkomplex Europas. Eine Magnetschnellbahnverbindung nach Hamburg bedeutet daher faire Verkaufschancen für die Firmen in den jungen Bundesländern und ist Voraussetzung für einen selbsttragenden Aufschwung-Ost. Im Osten Deutschlands hat man dies bereits begriffen und schaut mit Unverständnis auf die etablierten Parteien, die den Osten diesen nachhaltigen Wirtschaftsfaktor bisher vorenthalten haben.

Verkehr trägt zur Bruttowertschöpfung, zum Wohlstandswachstum und zur Arbeitsplatzsicherung bei. Der Hebel für die Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit und Wohlstand infolge der Verkehrsinfrastruktur sind ihre gesamtwirtschaftlichen Produktivitätseffekte. Durch Investitionen in die Infrastruktur kann der Staat die Rentabilität privater Wirtschaftstätigkeit erhöhen und das Produktionspotential beeinflussen.

Durch eine leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur kommt es zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit der Wirtschaft, zu Kostensenkungen und zu einer Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bewirken eine Auflösung von Staus, Engpässen, Unfallschwerpunkten und von Verschwendung produktiver Ressourcen. Unsere Volkswirtschaft ist auf bezahlbare Mobilität angewiesen; unzureichende Verkehrsinfrastrukturen gehören zu den schädlichsten Wirtschaftsbremsen. So wird z. B. der volkswirtschaftliche Schaden, der in Deutschland durch Staus entsteht, auf 100 Milliarden Euro jährlich beziffert.

Nicht zu vernachlässigen bei der unmittelbaren wachstumsrelevanten Bedeutung eines funktionierenden Verkehrssystems ist auch dessen ökologische Bedeutung. (Am 16. Februar 2005 trat das Kyoto-Protokoll in Kraft.) Die Verminderung von Schäden an der Umwelt durch unnötigen Energieverbrauch, beispielsweise im Stau, und der Schutz unserer Ressourcen als Merkmal qualitativen Wachstums und der Sicherung von Arbeitsplätzen sind in diesem Zusammenhang ausdrücklich zu betonen.

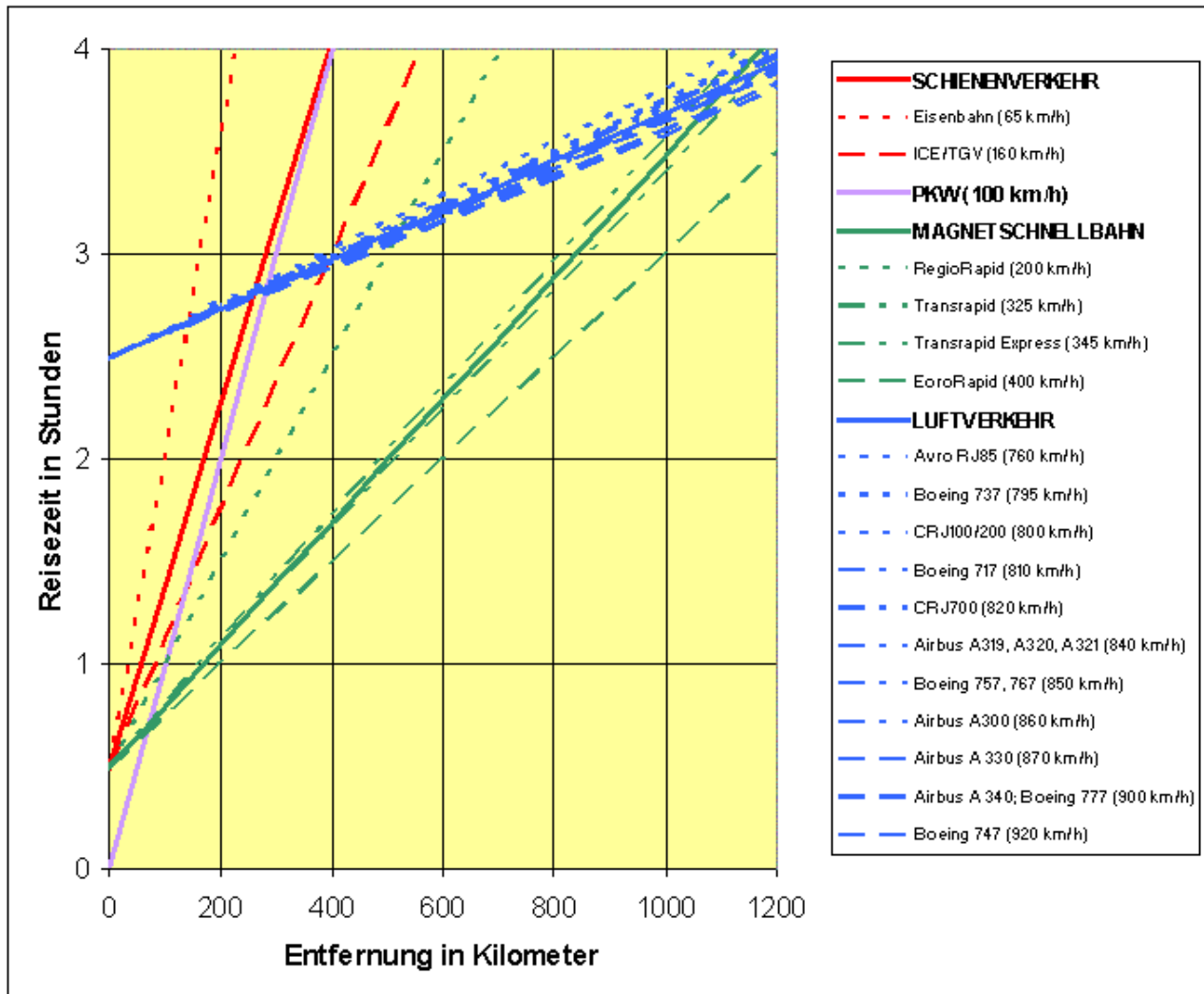


Der Transrapid hat systembedingt die günstigsten Werte im Energiebedarf. Der spezifische Primärenergiebedarf des PKW-Verkehrs ist im Vergleich hierzu um den Faktor 3 größer, beim Luftverkehr um den Faktor 5. Mit dem Energieverbrauch gehen für die Verkehrsmittel auch unterschiedliche CO₂-Emissionen einher. Durch den Transrapid können gerade diese CO₂-Emissionen deutlich gesenkt werden.

Trotz massiver Verkehrszunahmen in Deutschland und zusätzlicher Einnahmen durch die LKW-Maut sind in den letzten Jahren die Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur ständig gesunken. Während beispielsweise der Bundesverkehrswegeplan 2003 von notwendigen Mitteln für Erhalt, Aus- und Neubau des Schienennetzes von 4,2 Mrd. Euro ausging, ist nach aktuellem Stand für 2005 nur noch eine Haushaltslinie von 3,5 Mrd. Euro vorgesehen.

Werden Sie sich für höhere Investitionen in eine modernere und leistungsfähigere Verkehrsinfrastruktur aussprechen, die auch auf die Belange der Umwelt Rücksicht nimmt?

2 Die wirtschaftliche Bedeutung der Reisezeiten



Modellhafter Vergleich von Haus-zu-Haus-Reisezeiten mit verschiedenen Verkehrsmitteln (einschließlich Nebenzeiten, wie z.B. die Zeit zum Erreichen des Bahnhofs bzw. Flughafens, die Zeit zum Einchecken, ... etc. pp. ...)

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 und schließt so die Geschwindigkeitslücke zwischen dem Schienenverkehr und dem Kurz- und Mittelstreckenluftverkehr.

Stimmen Sie mit uns überein, daß für solche Eintagesreisen im europäischen Maßstab (bei Entfernungen bis zu 1000 km) der Transrapid den entscheidenden Wettbewerbsvorteil ermöglicht, nicht jedoch der ICE oder der TGV?

3 Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Spätestens mit der Erweiterung der Europäischen Union am 1. Mai 2004 hat Deutschland seine Randlage endgültig verloren. Die EU-Erweiterung nach Osten verlangt nach einer starken West-Ost-Achse von den westeuropäischen Metropolregionen bis nach Polen, Tschechien und Ungarn. Das Zusammenwachsen Europas muß auch im spurgeführten Verkehr nachvollzogen werden.

Notwendig ist es nun, ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz zu realisieren, das diesen Namen wirklich verdient – ein Hochgeschwindigkeitsnetz von der Randstad über den Rhein-Ruhr-Raum, Berlin nach Warschau und von Stockholm über Kopenhagen, Hamburg, Berlin, Prag, Wien, Bratislava und Budapest nach Thessaloniki, welches die Reisezeiten in Europa drastisch senkt und den umweltschädlichen Kurz- und Mittelstreckenluftverkehr zu reduzieren hilft.

Die große Systemstärke des spurgeführten Verkehrs, gebündelten Verkehr über große Distanzen zu ermöglichen, wird gegenwärtig nur unzureichend genutzt. Die herkömmliche Eisenbahn ist als schnelle Fernverkehrsverbindung in Europa gescheitert, weil der grenzüberschreitende Verkehr durch die Vielfalt der Gleis-, Signal- und Stromversorgungssysteme stark beeinträchtigt ist. So berichtete z. B. die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“ am 01.10.2004, daß das Projekt eines europäischen Hochgeschwindigkeitszuges wegen der Unterschiedlichkeit der Vorschriften und Systeme der Bahngesellschaften in den einzelnen Staaten aufgegeben worden sei. Von 10.000 technischen Details hätten sich 500 als nicht harmonisierbar erwiesen.

Die Rad-Schiene-Bahn ist zwar stark im Regionalverkehr, bei Distanzen über 200 km aber keine wirkliche Alternative zur Magnetschnellbahn, weil die konventionellen Züge zu langsam (siehe oben) und ICE-Neubaustrecken zu teuer sind. Die Investitionskosten für eine Transrapid-Strecke pro Doppelspur-Kilometer liegen im Mittelgebirge weitaus niedriger als für eine ICE-Neubaustrecke; im Flachland sind sie ungefähr gleich (Beispiele: TR Berlin-Hamburg: ca. 18 Mio. €/Dkm, ICE Köln-Frankfurt: ca. 27 Mio. €/Dkm, TR Köln-Frankfurt: ca. 22 Mio. €/Dkm). Insbesondere liegen die Instandhaltungskosten bei der Magnetschnellbahn um 2/3 günstiger, zugleich ist aber die Verkehrserwartung entscheidend höher.

Wäre es nicht besser, das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz mit den im Vergleich zu ICE-Neubaustrecken nachhaltig kostengünstigeren Transrapid-Strecken zu realisieren und so von betrieblicher Seite einen europaweit einheitlichen Standard zu schaffen, den Deutschland entscheidend mitgestalten kann?

(Die ICE-Trassen könnten in diesem Fall als Hochleistungs-Güterverkehrstrassen gewinnbringend von der Bahn genutzt werden).

4 Die Transrapid-Verbindung „Hamburg – Berlin“

Die Transrapid-Verbindung zwischen Hamburg und Berlin ist Schlüssel zu einem dynamischen, in kurzer Zeit selbsttragenden Aufbau-Ost: schnelle Marktanbindung via Hamburg, Effizienz und kurze Reisezeiten für das Management, 11000 neue Arbeitsplätze, rasche Sicherung von mehr als 150000 bestehenden Arbeitsplätze in der Region.

Derzeit nutzen zwischen Hamburg und Berlin nach Bahn-Schätzungen gut 20 % der Reisenden die Eisenbahn. Laut Prognosen erhöht sich beim Einsatz des Transrapid der Anteil auf ca. 36 % aller Reisenden; dieser Sprung ist wesentlich auf die Fahrtzeit von weniger als 1 Stunde bei höherer Taktfrequenz zurückzuführen. Geschwindigkeit ist also kein Luxus, sondern unabdingbare Voraussetzung dafür, die Reisenden zum Umsteigen vom Auto zu bewegen.

Mit einer Verbindung der Flughäfen – zwischen Hamburg und Berlin 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-Verbindung nachhaltig zur „Brotlinie“. Zudem führt eine Vernetzung mit dem Fracht- und Nachtflughafen Parchim zu einer Verbesserung der Wirtschaftsperspektive in der gesamten Nordregion. Zugleich entwickelt sich die Mecklenburgisch-Vorpommersche Landeshauptstadt von einer „sterbenden“ Stadt zum aufblühenden Zentrum der durch den Transrapid neu entstehenden Metropolregion Hamburg-Berlin.

Inzwischen hat sich herausgestellt, daß das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Magnetschnellbahn

gegenüber dem ICE oberhalb von 2,25 liegt. Damit ist belegt, daß die früheren Wirtschaftlichkeitsannahmen falsch waren. Wegen der niedrigeren Instandhaltungskosten ist beim Transrapid ein deutlich günstigerer Fahrpreis zu erwarten.

Der Transrapid ist bei einer möglichen Reisegeschwindigkeit von mehr als 400 km/h im Hochgeschwindigkeits-Fernverkehr um eine Größenordnung besser und wirtschaftlicher als der ICE. Zudem zeigt sich, daß der Versuch, die Magnetschnellbahn durch einen Neigetechnik-ICE (DB-Jargon: "Wackeldackel") und (nahezu) ohne Zwischenhalt zu ersetzen, zu einer fortwährenden Vergrößerung des wirtschaftlichen Desasters in Ostdeutschland beiträgt; der stark zunehmende Schienengüterverkehr vom Seehafen Hamburg in Richtung Osteuropa wird hierdurch im wesentlichen auf die Nachtzeiten zwischen 22 Uhr abends und 6 Uhr morgens beschränkt.

Die Wirtschaftlichkeit erhöht sich weiter durch den Einsatz neuer Technologien im Fahrwegbau, etc. Der Transport von Luftfracht und HGV-Expreßgütern auf der Transrapid-Strecke sichert eine neue Dimension der Wirtschaftlichkeit.

Durch die Verlagerung großer Teile des Personenverkehrs auf die Magnetschnellbahnstrecke werden auch die nötigen Gütertransportkapazitäten für den wachsenden Hamburger Hafenverkehr auch tagsüber auf der kürzlich ausgebauten Bahnstrecke Hamburg-Berlin frei.

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

5 Die Transrapid-Strecke in München

Am 02.03.2005 begann das Planfeststellungsverfahren für die Magnetbahn-Strecke von der Münchener Innenstadt zum Flughafen. Im Jahr 2003 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 und ein nicht unerheblicher industrieller Nutzen vorausgesagt.

Das Bekenntnis der letzten Bundesregierung zur Transrapid-Strecke in München war – und das gilt auch für die kommende Bundesregierung – ein wesentliches Signal an die Industrie, damit diese die zu einem großen Teil mit Steuermitteln geförderte Kernkompetenz in Sachen Magnetschwebetechnologie in Deutschland auch weiterhin bereitstellt.

Die Magnetschnellbahn bietet jedoch weitaus größere Perspektiven. Überlegungen zur Verlängerung der ersten Transrapid-Strecke von München aus sehen Wien sowie 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 sowie die beabsichtigte Entwicklung einer neuen Wohlstandszone zwischen Berlin, Krakow und der Adria legen den Bau einer Magnetschnellbahn-Verbindung nahe.

Bei staatlicher Finanzierung fließt durch die Vermehrung des Volkseinkommens fast das Doppelte der Investitionssumme an Steuern in die Staatskasse zurück.

Befürworten Sie eine Aufstockung der Bundesmittel in der Größenordnung von 125 Mio. Euro zur Schließung der Finanzierungslücke für den Bau der in Planung befindlichen Transrapid-Strecke vom Münchener Flughafen in die Innenstadt?

6 Magnetbahnprojekte in Europa

Aus der Liste möglicher, durch Deutschland verlaufender Magnetbahnprojekte, welche Bestandteil eines europäischen Magnetbahnnetzes werden können, wurden fünf in der nachfolgenden tabellarischen Übersicht ausgewählt

<i>Strecke</i>	<i>Vorteile</i>
<i>Hamburg – Schwerin – Parchim – Berlin</i>	<i>Planfeststellung zum größten Teil bereits erfolgt Schlüsselfunktion beim Aufschwung Ost (Marktzugang Ost) Entlastung des Flughafen Hamburg Freisetzung von Rad-/Schiene-Kapazitäten auf der Eisenbahnstrecke Hamburg – Ludwigslust – Wittenberge – Berlin für den stark wachsenden Güterverkehr (Ost), die die Hamburger Hafenvirtschaft dringend benötigt</i>
<i>Berlin – Dresden – Prag</i>	<i>Aufschwung Ost (Marktzugang via Hamburg) Verkehrsinfrastruktur für die neuen EU-Staaten Entwicklung einer neuen wirtschaftlichen Kernzone</i>
<i>Berlin – Leipzig – Erfurt – Frankfurt</i>	<i>Aufschwung Ost (Marktzugang Ost) Verbindung der Bundeshauptstadt mit dem Finanzzentrum (EZB-Sitz) der EU Entlastung der einzelnen Flughafen</i>
<i>Frankfurt – Hahn – Luxemburg – Brüssel</i>	<i>Verbindung zwischen politischem Zentrum und Finanzzentrum (EZB) der EU Entlastung Flughafen Frankfurt</i>
<i>Hamburg – Lübeck – Kopenhagen – Stockholm</i>	<i>Anbindung des Wirtschaftsregion Öresund an das europäische Wirtschaftszentrum Entlastung der Flughäfen in Spitzenzeiten</i>
<i>Hamburg – Bremen – Groningen – Amsterdam – Schipol</i>	<i>Erschließung Weser-Ems-Region Erschließung der Nord-Niederlande Verbindung der beiden größten Seehafenkomplexe der EU</i>
<i>Randstad – Rhein/Ruhr</i>	<i>Verbindung von zwei der größten Ballungsräume Europas Deutscher Anteil an Baukosten niedrig</i>

Welches dieser Magnetbahnprojekte sollte nach Ihrer Ansicht mit höchster Priorität realisiert werden, ohne den Bau Münchener Strecke zu beeinträchtigen?

7 Planungsverfahren

Für die wirtschaftliche Entwicklung des Ostens gilt bis 2007 ein Verkehrswegebeschleunigungsgesetz, welche einen schnelleren Bau von Autobahnen und Bahnstrecken in den neuen Bundesländern ermöglicht. Aufgrund der sich verschlechternden wirtschaftlichen Entwicklung hatte die Bundesregierung vorgeschlagen, das Verkehrswegebeschleunigungsgesetz für ausgewählte Projekte auch auf die alten Bundesländer auszuweiten und inhaltlich zu verbessern. Dabei sollten die Verfallszeiten von Planfeststellungsbeschlüssen verlängert werden; 58 Projekte für den Straßenverkehr, 6 Projekte für den Schiffsverkehr und 22 Projekte für den Rad-/Schiene-Verkehr waren als Projekte mit überragender verkehrlicher Bedeutung vorgesehen. Die Einbeziehung von 17 Magnetschnellbahnprojekten (EU/Brüssel: „Eisenbahn / Neue Technologie“) wurde inzwischen beantragt.

Es ist jedoch nicht einzusehen, warum hierbei Magnetbahnprojekte nicht im Sinne des europäischen Wettbewerbsrechts gleichberechtigt aufgeführt wurden.

Werden Sie sich für beschleunigte Planungsverfahren einsetzen, die den Einsatz der Magnetschwebetechnologie gleichbehandelt?

8 Neue Arbeitsplätze durch technologische Innovation

Deutschland ist dabei, einen guten Teil seiner Innovationskraft zu verspielen. Technologischer Stillstand vertreibt Spitzentechnologien und Industriebranchen mit zukunftssträchtigen, wohlstandssichernden Arbeitsplätzen ins Ausland und führt zu wirtschaftlichem Abstieg. Osteuropa, China und Indien konkurrieren mit uns um Märkte und Arbeitsplätze. Umsätze und Spitzenlöhne sind auf den Weltmärkten nur durch Spitzenprodukte und Spitzentechnologien zu erwirtschaften. Nur durch technischen Fortschritt und Innovation entwickeln sich neue Produkte und Wirtschaftszweige, in denen langfristig neue, wettbewerbsfähige Arbeitsplätze entstehen; damit wieder reale Einkommenssteigerungen möglich werden; damit die Einnahmehbasis des Staates und der sozialen Sicherungssysteme wieder gefestigt werden; damit mehr in Bildung, Forschung und Kinder investiert werden kann und damit unser Land im internationalen Vergleich wieder Anschluß finden kann.

Deshalb muß die Nutzung des schnellen Massentransportmittels Transrapid in Deutschland auch als wichtige Referenz deutscher Ingenieurleistungen und Anlagenbauer bewertet werden.

Der Transrapid kann zur Erreichung des verkehrspolitischen Zieles, das Verkehrsaufkommen verstärkt von der Straße und aus der Luft auf spurgeführte Verkehrsmittel zu verlagern, einen erheblichen Beitrag leisten und hat alle Chancen, sich in Europa zu einem erfolgreichen Verkehrsträger für den schnellen Verkehr zwischen den europäischen Metropolen zu entwickeln. Das schnelle Massentransportmittel Transrapid ist Hochtechnologie, die Deutschland einen weltweiten Vorsprung in der Verkehrstechnik sichern kann. Ziel ist es, die deutsche Transrapid-Hochtechnologie weltweit als Ergänzung zur konventionellen Rad-Schiene-Technik zu vermarkten. Dafür muß der Transrapid auch in Deutschland endlich zum Einsatz kommen. Im Interesse des Forschungsstandortes Deutschland, der Industrie und der Arbeitsplätze muß endlich gehandelt werden.

Was werden Sie unternehmen, damit diesmal die Technologieführerschaft in der Magnetschwebetechnologie – im Gegensatz zu seinerzeit dem Fax (Erfindung von Robert Hell) und dem hochauflösenden Fernsehen HDTV (Initiative von Manfred von Ardenne) – in Europa gehalten und ausgebaut werden kann?

9 Die Fortentwicklung der Magnetschwebetechnologie

Mit der Inbetriebnahme der ersten kommerziellen Magnetbahnstrecke am 29.12.2003 in Shanghai hat die Magnetschwebetechnologie weltweit ihren Durchbruch erreicht. Inzwischen konnte der Transrapid eine Fahrplantaue von 99,5% erreichen und seine Zuverlässigkeit im führerlosen Betrieb eindrucksvoll unter Beweis stellen. So sind der britische Premierminister Toni Blair und sein Schatzkanzler Gordon Brown von diesen Tatsachen überzeugt, daß sie eine Machbarkeitsstudie für eine Transrapid-Verbindung zwischen London und Glasgow in Auftrag geben möchten.

Die Transrapid-Technologie wurde in China mit modernster Leit- und Antriebstechnik ausgestattet, mit welcher die deutsche Transrapid-Versuchsanlage im Emsland (TVE) im Jahr 2003 nachgerüstet wurde. Mitte Mai 2005 erteilte das Eisenbahn Bundesamt die Zulassung für führerlosen Hochgeschwindigkeitsbetrieb auch in Deutschland. Den Chinesen steht nun ebenfalls eine Referenzstrecke zur Verfügung, mit welcher sie eigene technische Erfahrungen machen und in diesem Spitzentechnologiebereich zu Konkurrenten auf den Weltmärkten werden können.

Aus diesem Grund muß die Magnetschwebetechnologie auf der TVE kontinuierlich weiterentwickelt werden, wenn Deutschland den weltweiten Vorsprung und damit die Wettbewerbsfähigkeit auf diesem Sektor aufrechterhalten soll. Derzeit sind neue Prototypen für die technische Weiterentwicklung im Rahmen des Transrapid-Weiterentwicklungsprogramms geplant. Sie sollen Ende 2007 fertig gestellt sein und könnten dann auf der TVE erprobt werden. Allerdings ist der Fortbestand der TVE bisher nur bis zum Jahreswechsel 2007/2008 gesichert.

Werden Sie das Transrapid-Weiterentwicklungsprogramm fortführen und den Bestand der Transrapid-Versuchsanlage im Emsland über das Jahr 2007/2008 hinaus gewährleisten?



Horst Friedrich
Mitglied des Deutschen Bundestages
Vorsitzender des Arbeitskreises V und
Verkehrspolitischer Sprecher
der FDP-Bundestagsfraktion

Horst Friedrich, MdB Platz der Republik 11011 Berlin

Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwe-
bebahntechnologie (Transrapid) e.V.

Herrn Michael Dittmer
Düvelsbeker Weg 14

24105 Kiel

Deutscher Bundestag
Platz der Republik
11011 Berlin
Tel: (030) 227 - 73259
Fax: (030) 227 - 76736
Email:
horst.friedrich@bundestag.de

Wahlkreis
Jean-Paul-Straße 29
95444 Bayreuth
Tel: (0921) 64606
Fax: (0921) 511102
Email:
horst.friedrich@fdp-bayreuth.de

Berlin, den 24. August 2005

Wahlprüfsteine für die Wahl zum Deutschen Bundestag

Sehr geehrter Herr Dittmer,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 31. Juli 2005, auf das ich für die FDP-Bundestagsfraktion als ihr verkehrspolitischer Sprecher wie folgt antworten möchte:

1. Wettbewerbsfähigkeit durch moderne Verkehrsinfrastruktur

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat unserer Volkswirtschaft und des Logistikstandorts Deutschland. Seit Jahren wird aber viel zu wenig investiert. Aufgabe des Staates ist die Bereitstellung der Verkehrswege. Daneben muss er den notwendigen Ordnungsrahmen für Wettbewerb schaffen. Planung, Bau und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur jedoch können Private besser und effizienter. Wo eine echte Privatisierung nicht möglich ist, will die FDP Effizienzsteigerungen durch mehr Public-Private-Partnership-Modelle, also die Zusammenarbeit der öffentlichen und privaten Hand. Unsere Infrastrukturpolitik orientiert sich an den Realitäten auf dem Verkehrsmarkt, nicht an Wunschträumen: die Straße ist und bleibt der Hauptverkehrsträger mit heute über 90 % des Personenverkehrs und über 70 % des Güterverkehrs. Das muss bei der Verteilung der Investitionsmittel berücksichtigt werden. Daneben müssen selbstverständlich auch die anderen Verkehrsträger bedarfsgerecht berücksichtigt werden. Dazu gehört auch der Transrapid, für den die FDP sich seit jeher einsetzt und auch in Zukunft tun wird.

2. Die wirtschaftliche Bedeutung der Reisezeiten

Der Transrapid ist optimal geeignet, um die Geschwindigkeitslücke zwischen Flugverkehr und dem Eisenbahnverkehr zu schließen. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr der Eisenbahn stößt bei einer Geschwindigkeit von etwa 300 km/h an seine Grenzen unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Wir stimmen deswegen mit Ihrer Aussage überein, dass Transrapidentfernungen bis zu 1.000 Kilometern einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil ermöglicht.

..2

3. Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Die FDP hat sich nachdrücklich für die Realisierung der Transrapid-Strecke zwischen Hamburg und Berlin eingesetzt. Nach dem von Rot-Grün betriebenen Scheitern dieses Projektes ist nun eine andere Referenzstrecke notwendig und wird von der FDP unterstützt. Die Realisierung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes auf Basis der Magnetschwebetechnik kann aus unserer Sicht erst in Betracht gezogen werden, wenn eine Referenzstrecke erfolgreich betrieben wird. Dabei kommt es weniger auf die technische Erprobung an, denn der Transrapid ist bereits technisch ausgereift. Entscheidend ist, ob sich Betreibergesellschaften finden, die auf eigene Rechnung den Transrapid als Verkehrssystem betreiben wollen. Dabei ist für den Bereich der Infrastruktur eine Ko-Finanzierung durch den Staat erforderlich, wie das auch bei den anderen Verkehrsmitteln der Fall ist. Es ist aber nicht möglich, zunächst einmal eine europaweite Infrastruktur zu errichten, bevor Betreiberfragen geklärt sind.

4. Die Transrapid Verbindung „Hamburg-Berlin“

Wir werden uns derzeit nicht dafür einsetzen, die Planfeststellung der Transrapid-Strecke Hamburg-Berlin wieder aufzunehmen. Das hat nichts damit zu tun, dass wir diese Strecke nur unterstützt haben und auch in Zukunft unterstützen werden. Wir glauben aber, dass es der Zukunft der Magnetschwebe-Technologie nicht förderlich ist, wenn es ein dauerndes Hin- und –Her bei der Streckenauswahl für das Pilotprojekt gibt. Derzeit besitzt die Transrapid-Strecke in München die besten Realisierungschancen und deshalb sollten alle Kräfte darauf konzentriert werden, hier zum Erfolg zu kommen.

5. Die Transrapid-Strecke in München

Die FDP setzt auf die Transrapid-Strecke in München als Pilotprojekt für die Magnetschwebetechnologie in Deutschland. Wir haben deshalb im Deutschen Bundestag bereits im Februar 2004 den Antrag „Finanzierung der Transrapidstrecke Hauptbahnhof München – Flughafen München sicherstellen“ eingebracht. Der Transrapid ist die einzige Lösung für eine schnelle Anbindung der Flugreisenden an Stadt und Eisenbahn. Die Inbetriebnahme des zweiten Terminals zeigt das enorme Wachstumspotenzial des Münchener Flughafens, der sich zu einem der bedeutendsten Flughäfen in Europa entwickelt hat. Eine innovative, moderne und schnelle Anbindung an den Münchner Hauptbahnhof ist auch aus diesem Grund dringend erforderlich. Die FDP wird sich dafür einsetzen, dass die zur Realisierung erforderlichen Beträge im Haushaltsetat verankert werden. Es muss zügig gebaut werden, damit Deutschland hier nicht erneut ins Hintertreffen gerät. Wie die Finanzierungsanteile zwischen den beteiligten Partnern im Detail gestaltet werden, kann aus unserer Sicht seriös erst nach Vorlage eines Haushaltsgesetzes durch eine neue Bundesregierung entschieden werden.

6. Magnetbahnprojekte in Europa

Wie bereits zur Frage 4 dargelegt, verfolgt die FDP die Strategie, sich auf ein Pilotprojekt zu konzentrieren und damit einem Zerreden des realisierungsnahen Projektes in München vorzubeugen. Aus diesem Grunde macht es aus unserer Sicht im Augenblick keinen Sinn, andere durch Deutschland verlaufende Magnetbahnprojekte im Hinblick auf mögliche Priorisierungen zu diskutieren.

7. Planungsverfahren

Wir haben in unserer Großen Anfrage „Politik der Bundesregierung zur Magnetschwebetechnik“ ausdrücklich auch die Frage nach Verkürzungen und Vereinfachungen der Planungsverfahren gestellt. Die FDP vertritt dazu die Auffassung, dass die Magnetschwebetechnik-Projekte dem gleichen Planungsverfahrenprozess wie die übrigen Verkehrsträger unterliegen sollten. Aus Sicht der FDP ist generell eine Vereinfachung und

Verkürzung der Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben erforderlich. Eine Gleichbehandlung der Magnetschwebe-Technologie diesbezüglich streben wir an.

8. Neue Arbeitsplätze durch technologische Innovation

Deutschland hat im Bereich der Magnetschwebetechnik einen Technologievorsprung. Mit dieser Zukunftstechnologie könnte die industrielle Führerschaft in der Verkehrstechnik wieder erreicht werden. Voraussetzung hierzu ist allerdings eine entschiedene Industrie- und Verkehrspolitik. Daran hat es die Bundesregierung in ihrer bisherigen Politik aber deutlich mangeln lassen. Die Industriepolitik der Bundesregierung darf dem Standort-Image „Erfinden in Deutschland, vermarktet woanders“ keinen weiteren Vorschub leisten. Es besteht die Gefahr, dass der Standort Deutschland erheblichen Schaden nimmt, wenn keine Transrapid-Strecke in Deutschland gebaut wird.

Konkret werden wir uns mit allem Nachdruck für die Realisierung der Referenzstrecke in München einsetzen, die der Magnetschwebebahntechnologie auch in Deutschland zum Durchbruch verhelfen wird.

9. Die Fortentwicklung der Magnetschwebebahntechnologie

Aus Sicht der FDP ist die Fortführung des Transrapid-Weiterentwicklungsprogramms erforderlich. Wir werden uns dafür einsetzen, den Bestand der Transrapid-Versuchsanlage im Emsland über das Jahr 2007/2008 hinaus zu gewährleisten.

Mit freundlichen Grüßen



Die Mitveranstalter:



Europäisches Verkehrs- und Tourismusinstitut an der Technischen Universität Dresden e. V.



Freunde des Bauingenieurwesens der Technischen Universität Dresden e. V.



Kompetenzzentrum für Hochleistungsbahnen und Magnetbahnsysteme der Technischen Universität Dresden



Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure - VDEI - e. V.



Verein Deutscher Ingenieure e. V. Landesverband Sachsen

Fakultät Bauingenieurwesen
Institut für Baubetriebswesen

5. Dresdner Fachtagung Transrapid



29.09.2005



113 Millionen Euro für den Transrapid

enn. BERLIN, 19. August. Die Bundesregierung will der Magnetschwebebahn Transrapid zur weiteren Anwendung verhelfen. Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) unterzeichnete am Freitag in Berlin einen Vertrag zur Weiterentwicklung der Systemtechnik mit Siemens, Thyssen-Krupp und Transrapid International. Damit gibt der Bund Leistungen im Volumen von 113 Millionen Euro in Auftrag. Stolpe sagte, es sei Ziel des Programms, die Erweiterung der Einsatzmöglichkeiten der Magnetschwebebahntechnik zu fördern. Der Transrapid eigne sich nicht nur für den Fernverkehr, sondern auch für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen wie die Anbindung des Münchner Flughafens an den Hauptbahnhof. Nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für diese Trasse sei der neue Vertrag ein weiterer Schritt, um den Transrapid in Deutschland zur Anwendung zu bringen. Mit Hilfe der Mittel sollten die Teilsysteme Fahrzeug, Antrieb und Betriebsleittechnik angepasst werden. Der Gesamtumfang des Programms Systemtechnik beläuft sich nach Stolpes Angaben auf 151 Millionen Euro. Die zusätzlichen Bundesmittel sollen auch der Anwendung auf der neuen Strecke Schanghai - Hangzhou in China zum Durchbruch verhelfen.

Frankfurter Allgemeine Zeitung

20. August 2005, Nr. 193 / Seite 13



5. Transrapid-Fachtagung in Dresden

Planung der ersten deutschen Anwendungsstrecke, Förderung in den USA

Die 5. Transrapid Fachtagung in Dresden am 29.09.2005 beschäftigte sich schwerpunktmäßig mit der Transrapid-Technologie in Deutschland. Demgegenüber gab es im Gegensatz zum vergangenen Jahr aus Schanghai wenig zu berichten, was auch bedeutet, daß der Transrapid dort ganz unspektakulär seine Fähigkeiten unter Beweis stellt. 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 230 Teilnehmer der Tagung wurden 30 Reden bzw. Vorträge gehalten.

Rechtzeitig zur Fachtagung wurde von Prof. Rainer Schach zusammen mit zwei Co-Autoren ein Fachbuch fertiggestellt, dessen Erscheinen im Springer-Verlag Anfang kommenden Monats angekündigt wurde. Es enthält einen Systemvergleich zwischen der Rad-Schiene Hochgeschwindigkeitsbahn und dem Transrapid mit dem Ziel, die Diskussion um den Transrapid zu versachlichen. Es vermittelt, didaktisch gut aufbereitet, die technisch-physikalischen Merkmale und wirtschaftlichen Betrachtungen beider Bahnsysteme. Es ist ebenfalls an Entscheidungsträger gerichtet. Kritisch setzen sich die Autoren auch mit der einseitigen Argumentation von Prof. Breimeier auseinander, dessen Gutachten wesentlich zur damaligen Entscheidung beigetragen hat, das Magnetbahnprojekt Hamburg-Berlin vorläufig nicht mehr weiter zu verfolgen. (Auch Untersuchungen der GFM-eV und ein von Thyssen-Krupp in Auftrag gegebenes Gegen-Gutachten des



Instituts für Bahntechnik im Vorfeld der Transrapid Fachtagung 2003 setzen sich mit Argumenten von Prof. Breimeier auseinander)

Während der Fachtagung wurde auch die Verleihung der Ehrendoktorwürde an Wu Xiangming ("Commander Wu") von der Technischen Fakultät Bauingenieurwesen am nächsten Tag, dem 30.09.2005 angekündigt.

Folgende Themen waren Gegenstand der Vormittagsveranstaltung:

Eröffnungsvortrag zur Perspektive des Transrapid in Deutschland

Ministerialrätin Hilde Trebesch

Frau Trebesch hielt den Vortrag für Herrn von Randow, welcher kurzfristig nicht zur Verfügung stand. Sie wies darauf hin, daß der Standort Deutschland für eine gute wirtschaftliche Zukunft im globalen Wettbewerb von seiner Innovationskraft abhängt. Dabei spielt Mobilität eine wesentliche Rolle.

Frau Trebesch ging zunächst auf die wirtschafts- und innovationspolitische Bedeutung von Verkehr, Transport und Logistik ein. Sie wies auf die Lissabon-Strategie hin, mit welcher die EU sich das Ziel gesetzt hat, bis zum Jahr 2010 zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasiertesten Wirtschaftsraum der Welt zu werden. Der Europäische Rat hat im März 2005 zunächst den Schwerpunkt auf Wachstum und Beschäftigung gesetzt. Nach Expertenmeinungen besteht im Bereich Logistik ein Arbeitsplatzpotential von etwa 20%. Das europäische Marktvolumen für Logistik-Leistungen beträgt derzeit 600 Mrd. Euro direkt. Allein in Deutschland sind 1,6 Millionen Menschen im Bereich des reinen Transports beschäftigt. Unter Hinzunahme der Logistik-Dienstleistungen erhöht sich diese Anzahl auf 2,7 Millionen. Frau Trebesch nannte ein Zahlenbeispiel für diese Wachstumsbranche: Das Umsatzvolumen der 10 größten deutschen Logistik-Dienstleister vergrößerte sich von 1999 auf 2001 von 14 auf 18 Mrd. Euro mit weiter steigender Tendenz. Nach einer Untersuchung der Unternehmensberatung Ernst & Young gehört in Sachen Infrastruktur, Transport und Logistik Deutschland aus Sicht internationaler Unternehmen derzeit zu den Top-Standorten.

Frau Trebesch gab eine Einschätzung zum Stand der Innovationspolitik in Deutschland und stellte die These auf, daß Deutschland kein Innovationsproblem besitzt, obwohl der Eindruck entstanden sein könnte, daß Deutschland sich möglicherweise mit dem Transrapid schwer tut. Deutschland ist nach wie vor ein Land der Erfinder mit jeweils 55000 Patentanmeldungen beim deutschen Patentamt in den letzten Jahren und damit doppelt soviel wie in Großbritannien und Frankreich zusammen. Dies ist ein Indiz für hervorragende Ingenieurleistungen und gute Wettbewerbsfähigkeit. Andererseits ist laut Frau Trebesch nicht immer ausreichende Marktnähe der deutschen Industrie gegeben, da nicht alles, was entwickelt worden ist, wirklich gebraucht wird. Als

ein Beispiel erfolgreicher Innovationspolitik nannte Frau Trebesch den Airbus. Hier hatte man sich nach der Marktanalyse konsequent an den Bedürfnissen orientiert. Nach einer Phase staatlicher Anschubfinanzierung konnte eine sich selbst tragende Industrie geschaffen werden. Im letzten Teil Ihres Vortrages ging Frau Trebesch auf die Arbeit der Bundesregierung zur Realisierung der Transrapid-Technologie ein. Der Transrapid war als Fernverkehrssystem und als sichere und umweltfreundliche Alternative zum Kurzstreckenflugverkehr ausgelegt worden. Jedoch konnte er nicht rechtzeitig an den Markt geführt werden, da man laut Frau Trebesch zu spät dran war. Nach der Entscheidung gegen die Transrapid-Strecke Hamburg-Berlin fand ein "Ideenwettbewerb" für alternative Strecken statt, bei welchem hochwertigen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen eine Marktchance eingeräumt wurden. Auch im Ausland wurden für diese neuen Einsatzfelder neben der Verwendung im Fernverkehr gute Vermarktungschancen gesehen. Als Beispiel nannte Frau Trebesch die geplanten Transrapid-Projekte in den USA. In den EU-15 Staaten erscheint der Bundesregierung der Markt für den Fernverkehr auf mittlere Sicht geschlossen, wohingegen sich in den neuen EU-Staaten neue mögliche Marktsegmente auftun. Diese gilt es in Sachen Transrapid so schnell wie möglich zu erschließen. Seit 2002 gibt es von Seiten der Bundesregierung das Transrapid-Weiterentwicklungsprogramm, welches nach dem im August 2005 unterschriebenen Vertrag im wesentlichen bis 2007 abgeschlossen sein wird. Neben der technischen Verbesserung des Systems wird auch eine nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Systems über eine Reduktion der Investitions- und Betriebskosten benötigt. Abschließend stellte Frau Trebesch fest, daß Ingenieurkunst und Marktnähe beim Transrapid zueinander finden und die Zeichen bei der Münchener Anwendungsstrecke auf Start stehen.

Planung, Trassierung und Finanzierung bei einer Einführung des Verkehrssystems im Freistaat Sachsen

Regierungsdirektor Gerald Duvenbeck

Herr Duvenbeck hielt den Vortrag in Vertretung von Herrn Ministerialdirigent Dr. Bernd Rohde, der im Rahmen politischer Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Nachwahl zum Bundestag in Dresden kurzfristig einen anderen Termin wahrnehmen mußte. Er teilte die Einschätzung seiner Vorrednerin, daß in der EU-15 bis zum 01.05.2004 der Fernverkehrsmarkt gesättigt und die Infrastruktur einen hervorragenden Ausbaustand erreicht hatte.

Herr Duvenbeck stellte die räumliche Lage Sachsens zwischen zwei transeuropäischen Korridoren dar, dem in Ost-West-Richtung verlaufendem Korridor III und dem in Nord-Südrichtung verlaufenden Korridor IV. Auf letzteren ging Herr Duvenbeck näher ein. Er nannte hierbei als laufende Infrastrukturmaßnahme den Neubau der Autobahn A17 von Dresden nach Prag, welche Ende 2006 in Sachsen fertig gestellt sein soll. Im Verlauf dieses ca. 3200km langen Korridors werden jedoch auch Verkehrsträger für den Güter- sowie für den Personenfernverkehr benötigt. Die Sächsische Staatsregierung betrachtet den Transrapid als Fernverkehrssystem, welches bei mittleren Entfernungen besondere Vorteile als Alternative zum Rad-/Schiene-System sowie zum Flieger aufweisen wird.

Planung, Trassierung und Finanzierung sind die Schritte eines Verkehrsplaners, welche von der Vision zum Ziel führen. In diesem Zusammenhang wies Herr Duvenbeck auf die Untersuchungen von Prof. Fengler hin, welche eine Vergleichsuntersuchung zwischen Rad-/Schiene und Magnetschwebetechnologie für einen Streckenverlauf durch das Erzgebirge durchführt.

Herr Duvenbeck berichtete von Erfahrungen des Freistaats Sachsen in der Planung mit Gründung einer Planungsgesellschaft in Form einer GmbH im Jahre 1996. Partner waren die DB AG und die Stadt Leipzig. Diese war für die S-Bahn und dem City-Tunnel in Leipzig zuständig und konnte ihre Aufgaben erfolgreich beenden. Eine derartige Konstellation, in diesem Fall mit dem Bund als einem Partner, würde die Sächsische Staatsregierung auch für die Planung einer Magnetbahntrasse als sinnvoll ansehen. Herr Duvenbeck zeigte als mögliche Alternative auch ein PPP-Modell auf.

Nach dem Haushaltsgesetz ist nach den Worten von Herrn Duvenbeck vor der Bereitstellung der Finanzmittel eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) erforderlich, dies fällt in den Aufgabenbereich der Planungsgesellschaft. Hierbei ist ein standardisiertes Verfahren erforderlich, damit Vergleichswerte zum Rad-/Schiene-System gefunden werden können. Es muß auch der Trassenverlauf hinreichend bekannt sein.

Der Freistaat Sachsen ist bestrebt, Finanzmittel vom Bund für diese Planungen über die 2006 auslaufende Förderperiode für Ziel-1-Regionen nach EFRE-Recht hinaus zu akquirieren, etwa für ein Sonderprogramm Verkehrsinfrastruktur 2007-2013. Hierzu müßte es gelingen, 10-50 Millionen Euro für konkrete Planungsschritte in einem solchen Programm unterzubringen. Herr Duvenbeck

wies daraufhin, daß die ersten Trassierungsüberlegungen für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke durch Herrn Prof. Fengler im Rahmen des INTERREG III B-Projektes "SIC!" (Sustrain Implement Corridor) mit EU-Fördermitteln erfolgte. Hierbei geht es um die Vernetzung der Flughäfen im Korridor Berlin – Dresden – Prag – Wien – Bratislava – Budapest.

Die Magnetbahn vom Münchener Hauptbahnhof zum Flughafen München

Ministerialdirigent Dieter Wellner

Nach Aussage von Herr MinDir Wellner, würde sich die Entscheidungsfindung bei der Punkt-zu-Punkt-Verbindung einfacher gestalten, wenn der Transrapid als Eisenbahn des Bundes gelten würde. Dennoch hatte er "ein paar frohe Botschaften" zu verkünden, da im Verlauf des letzten Jahres ein verfassungsrechtliches Problem aus dem Weg geräumt werden konnte, welches geeignet gewesen wäre, das System Transrapid zu kippen. Außerdem haben sich Bund und Land über die weitere Vorgehensweise geeinigt und werden nun gemeinsam Gelder für die weiteren Planungen in die Hand nehmen.

Aus Sicht des Freistaats Bayern gibt es massive verkehrliche Gründe, das Projekt zu befürworten. Flughäfen werden heutzutage nicht mehr in großer Nähe zu Ballungsräumen gebaut, wie dies auch in München der Fall ist. Der Flughafen liegt jedoch nicht an einer Bahn-Fernverkehrsstrecke. Die ideale Lage unter diesen Randbedingungen wäre zwischen München und Augsburg gewesen. Doch als dieser geplant wurde, mußten auch gewisse Randbedingungen erfüllt werden, die sich aus dem Kalten Krieg ergaben. Daher waren die verkehrlich wichtigen Standorte aus militärischer Sicht bereits belegt und der inzwischen zweitgrößte Flughafen in Deutschland geriet in die ehemalige Randlage. Obwohl dieser mit einer Autobahn- und zwei S-Bahn-Verbindungen verkehrsmäßig bereits gut erschlossen ist, hängen seine weitere Entwicklungsmöglichkeiten von einer schnellen Punkt-zu-Punkt-Verbindung ab.

Viele Fluggäste kommen inzwischen aus Innsbruck und Salzburg - entweder mit dem Auto oder mit der Bahn zum Hauptbahnhof München, dem ebenfalls zweitgrößten Bahnhof in der Bundesrepublik. Daher besteht Notwendigkeit, die beiden Verkehrsanlagen zu verbinden. Nach Berechnungen könnte der Transrapid pro Jahr 3 Millionen Fahrten von der Straße auf die Schiene verlagern und 8 Millionen Fahrgäste transportieren. Das heutige S-Bahn-System würde beibehalten werden, da der Transrapid dieses zwar entlasten, jedoch nicht ersetzen wird. Herr Wellner erwähnte auch die industriepolitischen Aspekte, ging wegen des nachfolgenden Vortrags aber nicht weiter auf sie ein. Er äußerte die Hoffnung und Erwartung, daß Deutschland bei der Magnetschwebetechnologie weiter an der Spitze bleibt. Die Auseinandersetzung des Landes Bayern mit der Münchner Stadtverwaltung in Sachen Transrapid erklärte Herr Wellner humorvoll als das Ergebnis einer Umfrage, welche sinngemäß lautete:

"Wollen Sie den Transrapid - oder wollen Sie das Geld selber?"

und wies auf Kommunalpolitiker hin, welche sich bei dem Ergebnis, "das nehmen wir" dann gerne noch "an die Spitze einer solchen Bewegung" setzen. Herr Wellner ging jedoch davon aus, daß das Projekt trotzdem realisiert wird, wenn sich herausstellt, daß es vernünftig realisiert werden kann. Wenn es dann erst einmal steht, wird die Akzeptanz - wie bei vielen Großprojekten - deutlich steigen.

Die Landesregierung hatte auch Alternativen zum Transrapid untersuchen lassen. Hieraus ergab sich eine mögliche Expres-S-Bahn, welche in etwa denselben (West-)Trassenverlauf wie der Transrapid haben würde. Die Baukosten hierfür beliefen sich auf eine Milliarde Euro gegenüber 1,6 Milliarden für den Transrapid zum Zeitpunkt der Machbarkeitsstudie. Jedoch ist die Attraktivität, d.h. der Verlagerungs-Effekt, der Expres-S-Bahn bei doppelt so langer Fahrzeit deutlich geringer. Der entscheidende Faktor ist jedoch, daß der Transrapid nach allen Planungen im Betrieb deutlich kostengünstiger ist und zusammen mit seiner hohen Attraktivität und seiner günstigen Wartung die Mehrkosten schließlich einspielt.

Herr Wellner sah es auch als wesentlich an, daß die Deutsche Bahn AG das Münchener Projekt angenommen und entschieden hat, es nicht nur im Betrieb, sondern auch in der Planung eigenwirtschaftlich zu betreiben. An die Industrie gerichtet, äußerte Herr Wellner die Erwartung, daß die Betriebskosten so gering sein werden, daß es kein Bestellerentgelt geben braucht und sich die Magnetbahn allein aus dem Betrieb rechnet. Unter diesen Bedingungen würde sich im Gegensatz dazu keine S-Bahn rechnen, Bayern müßte dann für eine Expres-S-Bahn langfristig 50 Millionen Euro pro Jahr Mehrkosten bezahlen.

Herr Wellner wies darauf hin, daß die Bayerische Magnetbahn Planungsvorbereitungsgesellschaft, welche das Raumordnungsverfahren erfolgreich abgeschlossen und die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren ausgearbeitet hatte, inzwischen aufgelöst worden ist. Lange Zeit war

nicht klar, wer der eigentliche Träger des Magnetbahnprojekts werden würde. Inzwischen konnte die DB AG hierfür gewonnen werden, welche von der BMG die Planungsunterlagen abgekauft hat, um das Projekt eigenwirtschaftlich zu Ende zu führen. Alle Aktivitäten werden in der DB Magnetbahn GmbH gebündelt.

Noch 2005 sollen die Anhörungen für die einzelnen Abschnitte beginnen. Nach jetzigen Planungen kann das Planfeststellungsverfahren nach einem guten Jahr abgeschlossen werden. Der Baubeginn könnte noch 2006 sein. Herr Wellner zeigte sich optimistisch, daß die schwierige politische Großwetterlage hierzu keine besonders großen Probleme aufwerfen wird.

Der industriepolitische Nutzen des Transrapid - Methoden der Quantifizierung

Prof. Dr. Herbert Baum

Die von der Bundesregierung in Auftrag gegebene Untersuchung, den industriepolitischen Nutzen einer Transrapid-Anwendungsstrecke ermitteln zu lassen, ist noch im vollem Gang. Ergebnisse sind noch nicht verfügbar. Diese dürften jedoch einen unabhängigeren Eindruck machen, als wenn die Studie von der Industrie selbst in Auftrag gegeben worden wäre. Der industriepolitische Nutzen ist als Ergänzung zum verkehrspolitischen Nutzen zu sehen. Für die geplante Strecke in München wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis $NKV = 1,5$ ermittelt, d.h. ihr Betrieb gilt als volkswirtschaftlich rentabel, wenngleich das Ergebnis noch nicht sehr überzeugend erscheint. Daher entstand der Wunsch, auch den industriepolitischen Nutzen einer Anwendungsstrecke ermitteln zu lassen, um auch die Vorgaben des Bundesrechnungshofes zu erfüllen. Der Vortrag von Prof. Baum stellte die Methoden der Untersuchung in den Vordergrund.

Zunächst ging er auf die Komponenten des industriepolitischen Nutzens ein. Der Bau einer Anwendungsstrecke wirkt sich auf die Wertschöpfung, Einkommen und Beschäftigung aus und wird Exporterfolge der deutschen Industrie nach sich ziehen. Der Bau wird außerdem zu einer Effizienzsteigerung und zu einer Stärkung der Systemkompetenz in der Transrapid-Technologie führen. Spin-Off-Effekte durch Kostensenkungen oder Absatzsteigerungen in anderen Industrien sind ebenso zu erwarten wie Dienstleistungen im Umfeld des Transrapid. Neben Auswirkungen auf die regionale Struktur und den Wirtschaftsstandort Deutschland durch ein innovationsfreundliches Klima kann es außerdem zu einer Förderung des Mittelstandes kommen. Die Untersuchung beschränkt sich auf diejenigen Komponenten, welche sich einer quantitativen Betrachtung unterziehen lassen.

Prof. Baum ging anschließend auf eine Legitimation einer industriepolitischen Förderung des Transrapid ein. Diese sei gegeben durch

- Marktversagen und Daseinsvorsorge (ohne bzw. mit staatlich bereit gestellter Infrastruktur, Absicherung von Risiken)
- Skaleneffekte und Kostendegression (breitere Kostenverteilung, Produktionsverbesserung, mehr Wohlstand durch Export)
- Humankapitalbildung durch Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten
- Internationalem Standortwettbewerb

Als entscheidend sah Prof. Baum den Punkt an, daß durch eine Realisierung der Technologie im eigenen Land das Ausland verstärkt Investitionen tätigen wird. Damit würde das Vertrauen in diese unter Beweis gestellt, eine systematische Weiterentwicklung des Verkehrssystems garantiert werden und Befürchtungen des Auslands, mit dieser Technologie allein gelassen zu werden, die Grundlage entzogen.

Prof. Baum stellte die einzelnen Berechnungsschritte zur Ermittlung des industriepolitischen Nutzens dar: Zunächst werden die Effekte der deutschen Anwendung auf Wertschöpfung, Einkommen und Beschäftigung durch deren Bau, sowie Instandhaltung, Wartung und Betrieb ermittelt. In analoger Weise werden die Effekte in Deutschland durch den Export des Transrapid ins Ausland quantifiziert, wobei anstelle des Betriebs der Strecke Dienstleistungen um den Transrapid im Ausland einbezogen werden. Schließlich werden Spin-off-Effekte, d.h. mögliche Kostensenkungen und Absatzsteigerungen in anderen Industriebereichen ermittelt. Diese können sich durch die Übertragung neuer Steuerungs- und Regelungstechniken, Werkstoffe und Fertigungstechniken ergeben und u.a. zu Kostensenkungen im Schiffs-, Brücken- und Schienenfahrzeugbau führen.

Bei der Ermittlung des Nutzens des Transrapid gibt es neben den bereits beschriebenen sogenannten expansiven Effekten von Investitionen in die Transrapid-Technologie auch kontraktive Wirkungen, die sich durch das Ausbleiben von Investitionen in anderen Bereichen aufgrund der Verausgabung der Mittel zugunsten des Transrapid sowohl in Deutschland als auch durch Ex-

portverluste ins Ausland z.B. auf dem Eisenbahn-Sektor auswirken. Diese gilt es zu berücksichtigen.

Die Berechnungen erfolgen anhand einer Input-/Output-Analyse der direkten und indirekten Wirkungen des Transrapid-Projekts beim Industriekonsortium, wobei die Wirkungen der Ver-
ausgabung des resultierenden Einkommens vernachlässigt werden. Auf Basis der Input-/Output-Tabelle des Statistischen Bundesamtes für Statistik von 1997 werden diejenigen Vorleistungen von anderen Industriebereichen ermittelt, welche dem Verwendungszweck Transrapid zugeführt werden. Schließlich wird anhand einer Investitionsmatrix empirisch ermittelt, welche Wirtschaftsbereiche vom Bau des Transrapid profitieren.

Wird bei der Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnis auf die Einbeziehung der Zeitvorteile im motorisierten Individualverkehr durch Entlastung der Autobahnen zum Flughafen verzichtet, würde sich dieses von 1,5 auf 1,1 verringern. Auch in diesem Fall prognostizierte Prof. Baum insgesamt ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von "deutlich über 2" für das Ende seiner Berechnungen, wenn der industriepolitische Nutzen des Transrapid der Münchener Strecke hinzugerechnet wird.

Transrapid - Verkehrsentwicklungen, Anwendungen und internationale Projekte

Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing. Manfred Wackers

Herr Wackers lenkte die Aufmerksamkeit der Zuhörerschaft insbesondere auf Transrapid-Projekte außerhalb Europas und erläuterte die Vertriebsstruktur und Zielsetzungen von Transrapid International (TRI). Hiernach erfolgt eine Konzentration der Anwendungsbemühungen auf diejenigen Länder, in welchen die wirtschaftlichen und politischen Randbedingungen vorliegen, welche die Einführung dieser Spitzentechnologie rechtfertigen und finanziell ermöglichen. Dabei werden die politischen Reaktionen auf Angebote der TRI in diesen Ländern sorgsam analysiert. Die Situationen in den anderen Ländern unterscheiden sich jeweils auf vielfältige Weise von der beim Münchener Projekt. Als Beispiel für erfolgreiche Aktivitäten nannte Herr Wackers die USA, in welchen eigene Gruppen existieren, welche mit eigenen und staatlichen Mitteln ihre Projekte einschließlich Akquisition und Geldmittelbeschaffung durchführen. Er ging hierbei konkret auf das Las Vegas Projekt ein, bei welchem es seit Jahren eine Kooperation mit der Magline Group, bestehend aus namhaften Firmen, welche das Projekt unterstützen, gibt. Die Erfahrung hat gezeigt, daß es nur in hochentwickelten Ländern, in welchen der Staat eine koordinierende Rolle übernimmt, in absehbarer Zeit zu einer Realisierung eines neuartigen Bahnsystems wie dem Transrapid kommen kann. Diejenigen Länder, für die dieses am meisten zutrifft, werden in drei Kategorien A, B und C zugeordnet. In den A-Ländern - dies sind die USA, China und Deutschland - ist der Transrapid "unterwegs", in der Realität oder zumindest in konkreten Plan(feststellungen). In den B-Ländern (z.B. England, Bahrein, Katar, VAE und Niederlande) haben Projekt-Aktivitäten bereits begonnen, jedoch haben sich die Regierungen noch nicht auf eine konkrete Kooperation festgelegt. Die C-Länder (Brasilien, Kanada, Malaysia/Singapur, Philippinen, Thailand sowie die neuen EU-Staaten) zeigen Interesse nach Gesprächen, hier sieht die TRI gute Möglichkeiten für Transrapid-Projekte. Die TRI kann bei ihren Aktivitäten die Vertriebsorganisation der Mutterfirmen Thyssen und Siemens nutzen. Die TRI konzentriert sich auf die Länder der Kategorien A und B sowie kurz- und mittelfristig auf Kurzstrecken, welche ein geringeres Finanzierungsvolumen besitzen und in überschaubarer Zeit fertiggestellt werden können. Entlang dieser Strecken soll kein Wettbewerb mit bestehenden Rad/Schiene-System und dem Kurzstreckenflugverkehr bestehen. Anschließend ging Herr Wackers auf die Verkehrsentwicklung ein, welche den Anwendungsplanungen der TRI zugrunde liegen. So hat sich zwischen 1970 und 2005 die Anzahl der Fluggäste der 20 größten Flughäfen verfünffacht, die Anzahl der innerhalb der EU geflogenen Passagierkilometer stieg sogar um das Siebenfache. Die dort eingetretene Überlastung zeigt, daß eine umweltfreundliche Alternative zum Kurzstreckenflug gefunden werden muß. Im selben Zeitraum hat sich der Individualverkehr, vorrangig der PKW-Verkehr mehr als verdoppelt. Der Bahnverkehr hat dagegen nur in relativ geringem Maß zugenommen. Ohne Hochgeschwindigkeitsverkehr hätte es zwischen 1990 und 2003 sogar einen Rückgang gegeben. Der Marktanteil der Bahn in den EU-Staaten verringerte sich dabei zwischen 1970 und 2002 von 10% auf ca. 6%. Es gibt hier jedoch einen Markt für Schnellbahnen. Denn das Hochgeschwindigkeitsnetz für Fahrten mit Maximalgeschwindigkeiten von über 250km/h wuchs zwischen 1990 und 2003 um mehr als das Fünffache, daraus resultierend erhöhte sich die Anzahl der Personenkilometer um mehr als das Vierfache. Damit zahlt sich dieser Netz-Ausbau auch aus. In außereuropäischen Ländern sah Herr Wackers einen noch stärkeren Bedarf nach höheren Reisegeschwindigkeiten aufgrund größerer Entfernungen, wenn der Flugverkehr eine ernsthafte Konkurrenz durch die Bahn erhalten soll. Daher ist in China bereits die Magnetbahn Bestandteil der Verkehrsplanungen. In den USA gilt die

klassische Bahn bereits als überholt und kann nicht in Wettbewerb mit dem Flugverkehr treten. Inzwischen gibt es, verstärkt nach den hohen Spritpreisen infolge der Hurrikanschäden in New Orleans ein Umdenken und Überlegungen zu mehr Umweltschutz. Dies bietet zusätzliche Chancen für die Magnetbahn. Am Ende seines Vortrages stellte Herr Wackers die wesentlichen Projekte dar, welche die TRI zur Zeit bearbeitet. Er nannte hierbei die neusten Daten zu der Magnetbahnstrecke in Schanghai: 1,8 Millionen zurückgelegte Kilometer, d.h. 61000 Fahrten mit insgesamt 4,4 Millionen Fahrgästen. Die TRI bemüht sich um die Verlängerung der Strecke nach Hangzhou. Herr Wackers sprach von weiteren Chancen für die Magnetbahn, da China ein leistungsfähiges Eisenbahnnetz in Zukunft benötigt. In den USA wurden bereits seitens der Bundesregierung und einzelner Bundesstaaten 80 Millionen Dollar für Magnetbahn-Planungsaufträge ausgegeben. Im Juli stellte der US-Kongreß nochmals 90 Millionen Dollar für den Zeitraum 2006 - 2009 zur Verfügung, um zwei Projekte baureif zu planen. Dies ist einerseits die Strecke von Las Vegas bis nach Primm (an der Grenze zu Kalifornien) und andererseits eine Verbindung an der Ostküste, d.h. entweder Pennsylvania - Pittsburgh oder Baltimore - Washington oder Chattanooga - Atlanta. Neben diesen Projekten gibt es noch einige Projekte der zweiten "Linie", welche sich auf einem anderem Wege Finanzmittel zur Planung beschaffen können, z.B. im Großraum von Los Angeles und das OrangeLine Maglev Projekt. In Großbritannien hat das UK Ultraspeed Projekt Chancen, weil sich der Norden etwas abgehängt fühlt und daher ein "re-balancing UK" der Wirtschaftsleistung erfolgen soll. Im Oktober 2005 sollen die Gespräche mit Tony Blair persönlich fortgeführt werden, der das Projekt unterstützt. In der Golfregion konkretisieren sich die Projekte Bahrein - Katar mit einer Hängebrücke auch für den Transrapid und Dubai - Abu Dhabi.

Die Nachmittagsveranstaltungen widmeten sich mit jeweils vier bis fünf Vorträgen den Themenkomplexen "Planung, Projekte, Wirtschaftlichkeit" (A), "Technik und Betrieb" (B), "Sicherheit und Zulassung" (C) und "Fahrweg I und II" (D1/D2).

Aus den Niederlanden wurde bekannt, daß das Ausschreibungsverfahren für die Zuiderzeelijn zwar auf Anraten einer Kommission abgebrochen wurde, weil die Regierung angesichts hoher Kosten bei in der Realisierung befindlichen anderen Bahnprojekten und möglicher Kostensteigerungen bei diesem Projekt verunsichert war. Aus diesem Grund soll der Nutzen der Zuiderzeelijn genauer ermittelt werden, sagte Herr Roland van der Meijs, vom niederländischen Ministerium für Verkehr und Wasserstraßen. Dennoch soll das Projekt fortgeführt werden, wobei die Magnetbahn-Option erhalten bleibt. Eine Entscheidung soll Mitte 2006 fallen. Die Privatwirtschaft, bestehend aus sieben Konsortien, wird einbezogen, um maximalen Nutzen aus dem Projekt zu ziehen. Es zeichnet sich ab, daß staatliche Zuschüsse 4 bis 5 Milliarden Euro an einen Betreiber für Bau, Betrieb und Instandhaltung der Strecke in einem Zeitraum von 25 Jahren nicht überschritten werden sollen, was an das Magnetbahnkonsortium die Forderung stellt, beim Streckenverlauf und der Realisierung des Projekts besonders kreativ zu sein. Auf die von einem Zuhörer gestellte Frage: "Wenn jemand kommt und sagt: 'Ich werde helfen, diesen Rahmen zu halten und ich bringe Geld mit', was machen Sie dann?", antwortete Herr van der Meijs: "Wir umarmen diesen Menschen". Ein solcher Business Case ist bei der Bereitstellung des Staats-Budgets bereits berücksichtigt.



Die Fachtagung wurde beendet mit einer von Prof. Dr. Armin Godau geleiteten Podiumsdiskussion, an welcher sich Frau Trebesch, Herr Wellner, Herr Dr. Rühl (DB AG) und Herr Petersen (TRI) beteiligten. Hier ging es im wesentlichen um "notwendige Entwicklungen für eine Anwendung des Transrapid in Deutschland". Es wurde auch die Kooperation mit China und eine mögliche Abgabe von Kompetenzen im Bereich der Magnetschwebetechnologie erörtert.

Auf die Frage, ob eine alleinige Fokussierung auf das Projekt in München alle weiteren interessanten Projekte blockieren würden, wenn erst abhängig vom Ausgang des Münchener Projektes über weitere Anwendungsstrecken - so wie es auch die Aussage einiger Parteien vor der Bundestagswahl war - entschieden wird, antwortete Frau Trebesch. Sie sagte, daß, wenn es ein Anwendungsprojekt gibt, dieses auf ganz Europa ausstrahlen wird. Bei der Transrapid-Anwendungsstrecke Amsterdam-Hamburg-Groningen würde aus Sicht der Bundesregierung die Entscheidung von den Niederländern abhängen.

Aus der Zuhörerschaft wies Herr Prof. Fengler darauf hin, daß seinem Eindruck nach der Transrapid in Europa noch nicht vorkommt. Seiner Meinung nach muß man in Sachen Fernverkehrsmittel hier "Pflöcke einschlagen", um rechtzeitig zum Zuge zu kommen. Herr Wellner wies auf die EU-Fördermittel für die Planung der Transrapid-Strecke in München hin, die als Verbindung von Bahn- und Luft-Fernverkehr betrachtet werden kann.

Mr. Tennenbaum von der amerikanischen Wochenzeitschrift "Executive Intelligence Review" fragte nach Neuerungen, welche die Anwendung in München gegenüber dem Schanghai-Projekt für die USA ergeben würden. Hierzu würde nach Aussage von Herrn Petersen der Tunnelbetrieb gehören. Der Journalist fragte auch nach Möglichkeiten, die Magnetschwebetechnologie als Konjunkturmotor einzusetzen und ein Magnetbahnnetz aufzubauen. Er verwies auf Gedanken von Politikern der Demokraten in den USA, daß eine aktive Investitionspolitik des Staates nötig sei, da dort erwartet wird, daß das Wachstum auf Pump bald aufhört. Zu allerletzt stellte er die Frage, ob es in den großen Parteien und der Öffentlichkeit möglicherweise keine echte Begeisterung für den Transrapid geben würde. Frau Trebesch antwortete, daß es eigentlich mit ein bis zwei Ausnahmen nur Transrapid-Freunde in den Parteien geben würde und sie dort eine große Begeisterung sieht. Die Bundespolitik setzt nach ihren Worten auf die Vernetzung aller Verkehrsträger.

Aus der Zuhörerschaft gab der Vorsitzende des Arbeitskreises Magnetbahn im Verband der deutschen Eisenbahningenieure (VDEI), Dr. Neumann, eine weitere Antwort an Prof. Fengler. Sein Verband hatte ebenfalls das Fehlen des Transrapid in einschlägigen EU-Dokumenten festgestellt und deshalb sich an Vize-Präsident der EU-Kommission Barrot gewandt. Er erhielt daraufhin eine Stellungnahme, in der steht, daß die EU-Kommission sich in Zukunft des Themas Transrapid anwenden wird, jedoch entsprechende Aktivitäten aus Deutschland erwartet.

Michael Dittmer

© GFM-eV 2006

Das "Stelzenmonster" ist tot. Es lebe der Transrapid.

Der Rücktritt von Heide Simonis am 18.03.2005 kam spät, für sie zu spät und für Deutschland mindestens neun Jahre zu spät. Durch den gescheiterten vierten Wahlgang der Ministerpräsidentenwahl am Vortag wurde darüber hinaus auch ihr Ansehen in der Öffentlichkeit geschädigt. Er war nach Aussage ihrer ebenfalls zurückgetretenen Leiterin der Staatskanzlei, Frau Ulrike Wolf-Gebhard gegenüber der Landeszeitung (Lüneburg) keine "persönliche Entscheidung", sondern hatte "viel mehr etwas mit Parteiräson zu tun". Somit hat die SPD-Fraktion in Kiel insgesamt und möglicherweise auch in Berlin das Desaster am Ende des Tages mit zu verantworten.



Foto: dpa

Man mag spätestens für das persönlich verletzende Schauspiel des vierten Wahlgangs Mitgefühl mit Frau Simonis empfinden, fest steht aber auch, daß sie in ihrer politischen Laufbahn auch häufig ausgeteilt hat und mit politischen Widersachern auch nicht gerade zimperlich umgegangen ist. Dies zeigt sich insbesondere am Beispiel Transrapid.

Frau Simonis verkörperte, wie niemand anderes, den von der Schleswig-Holsteinischen Landesregierung organisierten Widerstand gegen die Transrapid-Strecke Hamburg-Berlin, welcher schließlich zum (vorläufigen) Aus einer ersten Anwendungsstrecke der Magnetschwebetechnik führte. Damit fehlt bis heute dem Aufbau-Ost ein entscheidender Wachstumsmotor, von dem viele mittelständische Unternehmen in den fünf betroffenen Bundesländern hätten profitieren können.

Wie kam es zu dieser verhängnisvollen Entwicklung, welche sich in den derzeit 5,2 Millionen Arbeitslosen widerspiegelt? Im Jahre 1992 wurde die Regierung Engholm erneut mit absoluter Mehrheit in Ihrem Amt bestätigt, da die CDU sich von der Barschel-Affaire noch nicht wieder erholt hatte. Zu dieser Zeit waren Voruntersuchungen für eine Transrapid-Strecke Hamburg-Berlin bereits in vollem Gange, und der neu einberufene Verkehrsminister Dr. Uwe Thomas äußerte sich aufgeschlossen zu dieser Strecke. Mit Herrn Dr. Thomas wurde auch Frau Heide Simonis als Finanzministerin in das Kabinett berufen, welche bei verschiedenen öffentlichen Reden damit kokettierte, daß sie überhaupt kein Verständnis für Computer hätte. 1993 bekam die CDU mit der "Schubladen-Affaire" ihre Revanche. Ministerpräsident Engholm, der auch als möglicher Kanzlerkandidat für 1994 gehandelt wurde, trat am 03.05.1993 zurück, nachdem sein ehemaliger Sozialminister Jansen bereits am 23.03. zurückgetreten war.

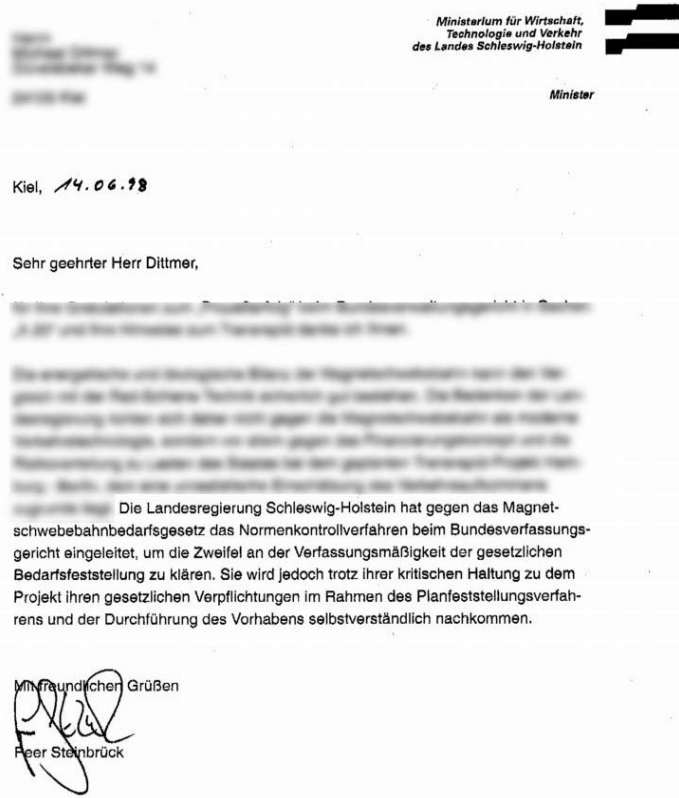
Als Nachfolgerin wurde Frau Simonis gewählt. Sie übernahm die von Herrn Engholm berufenen Minister in ihr Kabinett – bis auf einen. Herr Dr. Thomas wurde aus zunächst unverständlichen Gründen wegen angeblicher "Disharmonien" entlassen. Sein Nachfolger wurde Peer Steinbrück, welcher die vorrangige Aufgabe hatte, die Ostseeautobahn A20 gegenüber innerparteilichen und grünen Widerständen durchzusetzen. Dr. Uwe Thomas wechselte zwischenzeitlich in die Wirtschaft und wurde nach der Bundestagswahl 1998 Staatssekretär im Bundesforschungsministerium.

In einem Schreiben an Thyssen Hentschel in München vom 22.05.1993 wies ich auf mögliche Schwierigkeiten bei der Verwirklichung des Transrapid-Projekts infolge der überraschenden Entlassung von Dr. Uwe Thomas sowie einer möglichen Beteiligung der Grünen in Hamburg im darauffolgenden Herbst hin und fragte gleichzeitig nach Möglichkeiten der Anlage privaten Kapitals bei Transrapid-Projekten. In dem Antwortschreiben vom 07.06.1993 drückte der Vorsitzende der Geschäftsführung, Herr Raschbichler, die Erwartung einer Lösung der damals aktuellen

Finanzierungsfrage aus und bot mir an, mich zu informieren, sobald sich Möglichkeiten einer finanziellen Beteiligung für Privatpersonen ergeben würden.

Ein Jahr nach Ihrer Ernennung zur Ministerpräsidentin zeigte sich die wahre Einstellung von Frau Simonis, als die Magnetbahn-Planungsgesetze den Bundesrat passieren sollten. Den Transrapid nannte Frau Simonis das "Stelzenmonster". Herr Steinbrück folgte zunächst dieser Linie. Anfang Oktober 1996 beschloß die rot-grüne Landesregierung eine Normenkontrollklage gegen das Magnetschwebebahn-Bedarfsgesetz. Dreieinhalb Monate vor der Bundestagswahl 1998 wagte Minister Steinbrück den Aufstand gegen "politisches Klein-Klein auf Pepita-Niveau", indem er sich für die Fusion von Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bremen zu einem Nordstaat und für einen pragmatischeren Umgang mit dem Transrapid aussprach. Frau Simonis und der größte Teil des Kabinetts war daraufhin ziemlich verschnupft. Nach einem kurzen Mobbing durch andere Kabinettsmitglieder wurde Herr Steinbrück wieder auf die offizielle Linie der Regierung eingeschworen.

Auf ein an ihn gerichtetes Schreiben vom 23.05.1998 mit dem Hinweis, daß der Transrapid eine langjährige sozialdemokratische Tradition besitzt (durch Initiative von Verkehrsminister Leber, Taufe des TR07 durch "Loki"-Schmidt persönlich auf den Namen "Europa"), und der Aufforderung, sich innerhalb der SPD-Fraktion für eine termingerechte Fertigstellung der Anwendungsstrecke Hamburg-Berlin einzusetzen, antwortete mir Herr Steinbrück am 12.06. in einem von ihm selbst unterzeichneten Antwortschreiben. In diesem versuchte er, die Normenkontrollklage zu rechtfertigen, wies aber darauf hin, daß die Landesregierung "ihren gesetzlichen Verpflichtungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und der Durchführung des Vorhabens selbstverständlich nachkommen" würde. Ein ähnlich formuliertes Schreiben an Frau Simonis, mit dem Wink, die Teststrecke in Lathen einmal zu besuchen, blieb allerdings unbeantwortet.



Herr Steinbrück wechselte im November 1998 als Wirtschaftsminister in das Kabinetts des nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Clement, wo er später diesen nach seinem Wechsel nach Berlin beerben sollte. Dort erklärte er im Februar 2000 das Interesse Nordrhein-Westfalens an einem Metrorapid.

Nach der Bundestagswahl antwortete mir die SPD-Landtagsfraktion auf eine Anfrage zum Transrapid im November 1998, indem sie auf ein Positionspapier verwies, "um Wiederholungen zu vermeiden". Die CDU setzte sich dagegen weiterhin für den Bau der Transrapidstrecke ein.

Als im Jahr 1999 die SPD und Grüne eine Landtagswahl nach der anderen verloren, drohte auch am 27. Februar 2000 der Machtverlust der rot-grünen Koalition in Kiel. Denn die CDU-Opposition hatte sich nach 12 Jahren restauriert und führte einen Spitzenkandidaten ins Feld, welcher die Umfragen für sich entschied: Volker Rühle, Bundesverteidigungsminister bis 1998.

Obwohl Bundeskanzler Schröder wegen seines gespaltenen Verhältnisses zu Heide Simonis verhinderte, daß diese in der SPD-Bundestagsfraktion ein Amt erhielt, veranlaßte der drohende Machtverlust der SPD in Schleswig-Holstein und im Bundesrat die Bundesregierung zu einer besonderen Art der Wahlhilfe. Am 05.02.2000 fand das Spitzengespräch zwischen der Bundesregierung, der Deutschen Bahn AG sowie der Industrie unter der Leitung von Verkehrsminister Klimmt statt. Dessen Ergebnis stand von vornherein fest und wurde der Presse um 16:58h verkündet: das Aus für die Transrapid Anwendungsstrecke Hamburg-Berlin. Unter anderen Umständen hätte das Gespräch als "ergebnislos" um vier Wochen vertagt werden können, um dann eine andere Entscheidung nach der Landtagswahl zu fällen.

Das letzte Statement von Frau Simonis zum Transrapid war am 03.12.2003 zu vernehmen, als sich die Regierungschefs der vier norddeutschen Bundesländer trafen, um eine Zusammenarbeit in der Hochschul- und Verkehrspolitik zu vereinbaren. Die Kieler Nachrichten berichteten einen Tag später folgendes über einen Eiertanz:

"Gemeinsam vorantreiben wollen die Regierungschefs auch andere Verkehrsprojekte. So ist im Februar nächsten Jahres eine Reise in die Niederlande geplant, um auszuloten, ob eine Eurorapid-Verbindung von dort über Bremen nach Hamburg sinnvoll sei. Für die Ministerpräsidentin geht es dabei vor allem um die Frage: Was genau ist der Eurorapid? Sie habe zu Protokoll gegeben, wenn es sich um einen Transrapid handele, werde Schleswig-Holstein bei seiner ablehnenden Haltung bleiben. Geht es um den Bau einer Hochgeschwindigkeitstrasse, die auch die Planungen für eine feste Fehmarnbelt-Querung integriert und über den Güterverkehr zwischen Skandinavien und Deutschland abgewickelt wird, könne sich Schleswig-Holstein durchaus mit der Idee anfreunden."

Wie konnte es überhaupt dazu kommen, daß sich vor über 10 Jahren bei der ehemaligen Ministerpräsidentin der Widerstand gegen den Transrapid derart manifestierte? Das Thema wurde in der Anfangsphase schlecht kommuniziert, entgegen den Empfehlungen von Herrn Pourroy (dem Geschäftsführer der Firma Stratacom, welcher hierüber einen Vortrag am 02.10.2001 während der 1. Transrapid-Fachtagung in Dresden hielt). Es wurde auch nach Auffassung der GFM damals nur auf eine isolierte Strecke bezogen und hatte nicht die europäische Netzbildung als Hauptziel angesehen. Schließlich hatte Schleswig-Holstein keinen direkten Infrastruktur-Nutzen, wohingegen Schwerin und Perleberg mit einem Haltepunkt und einem Instandhaltungswerk aufgewertet wurden. Möglicherweise wäre die Entwicklung anders verlaufen, wenn ein Magnetbahnnetz frühzeitig – entsprechend seiner ursprünglichen Zielsetzung 1970 – auch für den Expreßguttansport vorgesehen worden und auch eine Strecke Hamburg – Lübeck – Skandinavien mit Fehmarn-Belt-Querung Bestandteil der Planungen geworden wäre.

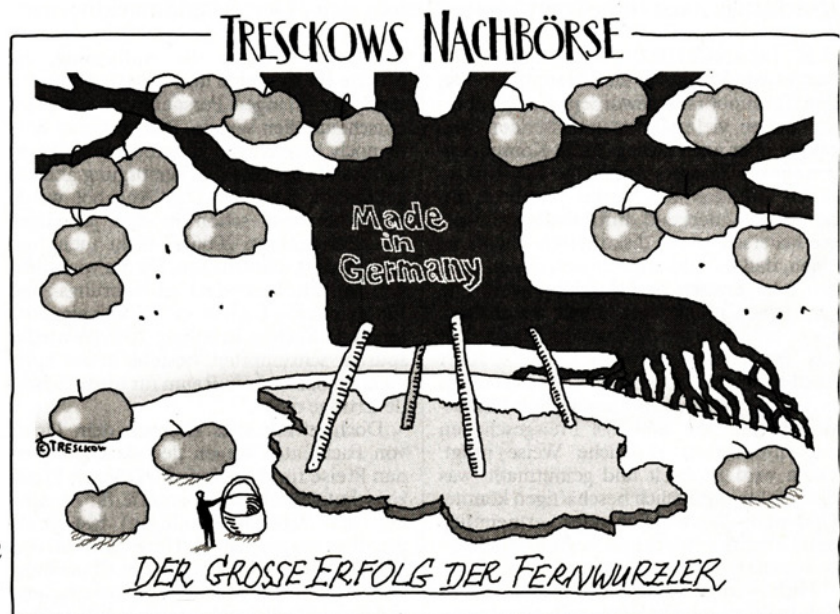
Der Begriff "Stelzenmonster" als ein Synonym aus dem vergangenen Jahrhundert für die Magnetschwebbahn kann nach dem Rücktritt von Frau Simonis endgültig aus den Köpfen der Schleswig-Holsteiner verschwinden. Nun kann der Aufbau Nord-Ost beginnen.

Michael Dittmer



Frankfurter Allgemeine Zeitung

Freitag, 14. Oktober 2005, Nr. 239 / Seite 2



An den
Minister für Wirtschaft, Wissenschaft
und Verkehr
Dietrich Austermann
Postfach 7128

24171 Kiel

Kiel, den 28.04.2005

Glückwünsche zur Ernennung zum Minister

Sehr geehrter Herr Minister Austermann,

zu Ihrer heutigen Ernennung zum Chef des Ressorts für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr, welcher allen zurückliegenden Ereignissen und Wahl-Prognosen zum Trotz werden konnten, möchten wir Ihnen herzlich gratulieren.

Es freut uns, daß die neue Landesregierung in ihrem Regierungsprogramm besonderen Wert auf Investitionen, Schaffung von Wachstum und Arbeitsplätzen legt und die Kooperation mit den übrigen norddeutschen Küstenländern intensivieren möchte.

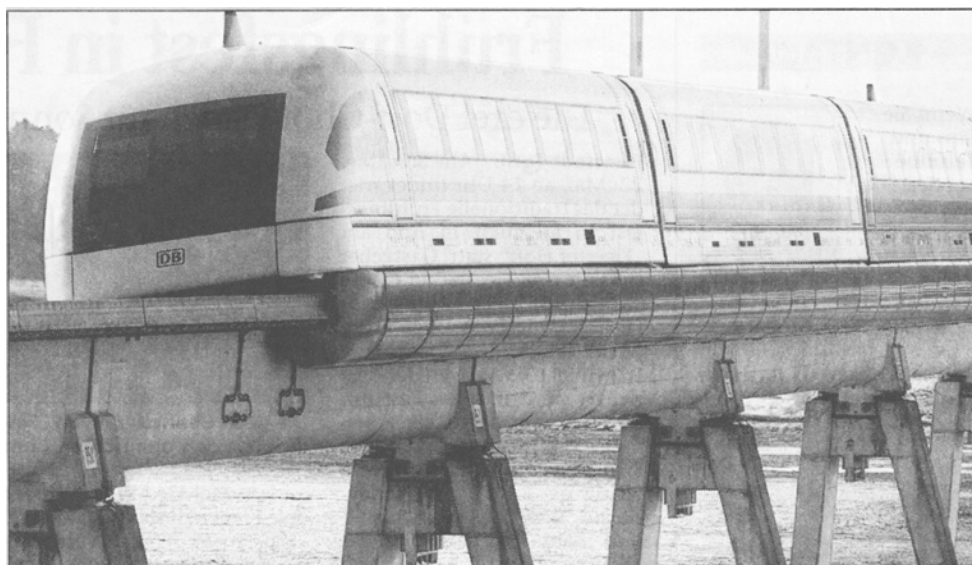
Wir wünschen Ihnen, Ihren Mitarbeitern und auch Ihrer Fraktion für die Arbeit in der kommenden Legislaturperiode viel Erfolg.

Wir werden Sie in Ihren Bemühungen, die Menschen zusammen zu bringen, gern unterstützen und befassen uns zur Zeit mit der Einbeziehung der Fehmarn-Belt-Querung in ein europäisches Magnetbahn-Netz für Personen und Güter.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Dittmer

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



Der Transrapid schwebt nun völlig führerlos

Der Transrapid kann auf der deutschen Teststrecke im emsländischen Lathen künftig ohne Personal fahren. Der automatische Betrieb der Magnetschwebebahn sei vom Niedersächsischen Landesamt für Straßenverkehr in Hannover genehmigt worden, teil-

ten Deutsche Bahn AG und das Transrapid-Konsortium gestern mit. Die Zulassung sei ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Betriebsreife der Technik in Deutschland, wo nun europaweit erstmalig ein Hochgeschwindigkeitssystem für den automatischen

Betrieb zugelassen sei. Auf der weltweit ersten kommerziell betriebenen Strecke in Schanghai (China) fährt der Transrapid seit 2003 ebenfalls „führerlos, lediglich mit Fahrgastbetreuern an Bord“, sagte ein Sprecher von Transrapid International. (lni)

Harburger Anzeigen
und Nachrichten
20. Mai 2005



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

Minister

24105 Kiel

Kiel, 02. Mai 2005

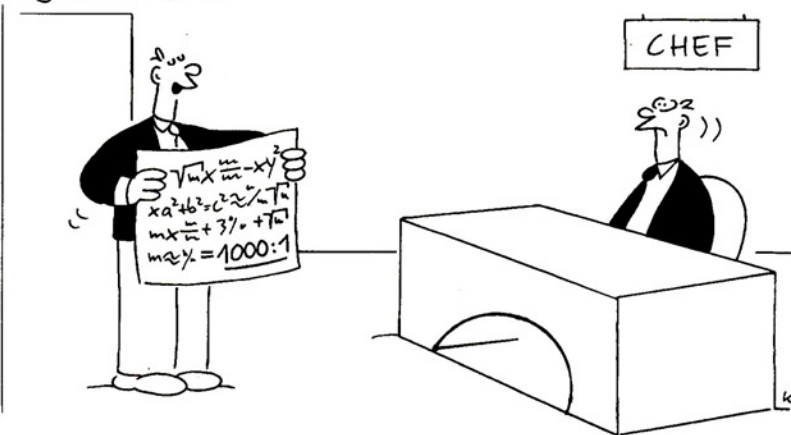
Sehr geehrter Herr Dittmer,

für die freundliche Gratulation und die guten Wünsche zu meinem neuen Amt sowie für
Ihre Bereitschaft, mehr für Wachstum und Investitionen im Land zu werben, danke ich
Ihnen sehr herzlich.

Auf einen gelegentlichen Kontakt freue ich mich und verbleibe bis dahin

mit freundlichen Grüßen

Dietrich Austermann



Frankfurter Allgemeine Zeitung

30. April 2005, Nr. 100

„Und hier meine Wahrscheinlichkeitsberechnung einer Gehaltserhöhung“

Seite 1 von 1
Postfach 7128 • 24171 Kiel
Düstembrooker Weg 94 • 24105 Kiel
Telefon (0431) 988-4400
Telefax (0431) 988-4815
e-mail: ministerbuero@wimi.landsh.de
internet: www.wirtschaftsministerium.schleswig-holstein.de

TRANSRAPID

Großbritannien plant Supertrasse

Neue Hoffnung für das Transrapid-Konsortium: Mit Großbritannien bringt sich ein weiterer Interessent für die Magnetschwebbahn in Position. Premier Tony Blair plant eine Verbindung von London nach Schottland.

London - Es habe bereits Gespräche im Büro von Blair gegeben, als nächstes stünden Treffen mit dem Verkehrsministerium an, sagte Projektleiter Jochen Kruse der britischen Tageszeitung "The Guardian". Angedacht sei eine Verbindung zwischen London und Glasgow in Schottland. Die Linie soll unter anderem die Großstädte Birmingham, Manchester, Leeds, Newcastle und Edinburgh verbinden.



DPA

Transrapid (in China):

Die Zeitung berichtete weiter, die bereits am Flughafen von Shanghai eingeführte Magnetschwebbahn habe mehrere britische Minister beeindruckt. Blairs Berater sähen in dem System klare umweltpolitische Vorteile, da angesichts der enormen Geschwindigkeit des Transrapids auf Inlandsflüge fast vollständig verzichtet werden könnte.

Das Transrapid-Konsortium schätzte die Kosten der rund 700 Kilometer langen Trasse auf 16 Milliarden Pfund (23,7 Milliarden Euro). Darin eingerechnet ist allerdings noch nicht der Erwerb benötigter Grundstücke.

Für das Konsortium, zu dem Siemens [~] und ThyssenKrupp [~] gehören, wäre ein Erfolg in Großbritannien ein wichtiger Schritt bei der Vermarktung der Magnetschwebbahn-technik. Der bislang einzige kommerziell genutzte Transrapid verkehrt zwischen dem Flughafen von Shanghai und dem Finanzdistrikt der Metropole.

In der jüngeren Vergangenheit haben sich weitere potenzielle Abnehmer positiv zum Transrapid geäußert. Unter anderem haben die Vereinigten Arabischen Emirate Interesse an einer längeren Trasse bekundet.

Briten wollen Transrapid nach Schottland schweben lassen

Kosten auf 23,7 Milliarden Euro geschätzt

London/Berlin - Die britische Regierung denkt ernsthaft über den Bau einer Transrapidstrecke nach. Nach ersten Treffen mit Regierungsmitgliedern stünden nun Gespräche mit dem Verkehrsministerium über eine Machbarkeitsstudie an, sagte der für Großbritannien zuständige Projektleiter von

Transrapid International, Jochen Kruse. Im Gespräch ist der Bau einer Trasse zwischen London und Schottland. Konkrete Zusagen der Briten gibt es laut Transrapid International aber noch nicht. Laut Kruse bietet die hügelige Topographie der Insel ideale Voraussetzungen für die aufgeständerte Trasse des Transrapid, der deutlich steilere Steigungen verkraftet als herkömmliche Züge.

Die Regierung in London läßt zur Zeit eine schnelle Bahn-Verbindung von London über Birmingham, Manchester, Leeds,



Quelle: Ultraspeed

Newcastle in die schottischen Städte Edinburgh und Glasgow führen. Dabei muß noch entschieden werden, welche Technik zum Einsatz kommen soll. Möglich sind auch herkömmliche Hochgeschwindigkeitszüge. Das britische Bahnnetz ist stark sanierungsbedürftig.

Die britische Tageszeitung „Guardian“ berichtete, die am Flughafen von Shanghai gebaute Magnetschwebbahn habe mehrere britische Minister, darunter Schatzkanzler Gordon Brown, beeindruckt. Blairs Berater sähen in dem System klare umweltpolitische Vorteile, weil angesichts der enormen Geschwindigkeit des Transrapids auf Inlandsflüge fast vollständig verzichtet werden könnte. Zudem könnte sie die chronische Verstopfung der Schienen- und Straßenverbindungen lindern.

Das Transrapid-Konsortium schätzt die Kosten des britischen Projekts auf 16 Mrd. Pfund (23,7 Mrd. Euro). Darin sei noch nicht der Erwerb benötigter Grundstücke eingerechnet. „Voruntersuchungen unter anderem durch UK Ultraspeed für eine mögliche Nord-Süd-Hauptstrecke sind sehr positiv verlaufen“, erklärte Transrapid International. Die Strecke mit einer Länge von rund 800 Kilometern könnte mit dem Magnetschwebzug in knapp drei Stunden bewältigt werden. *eag./AFP*

DIE WELT 7. Juni 2005

Danzig soll eine große Container-Drehscheibe werden

VDI Nachrichten, Düsseldorf, 8. 7. 05

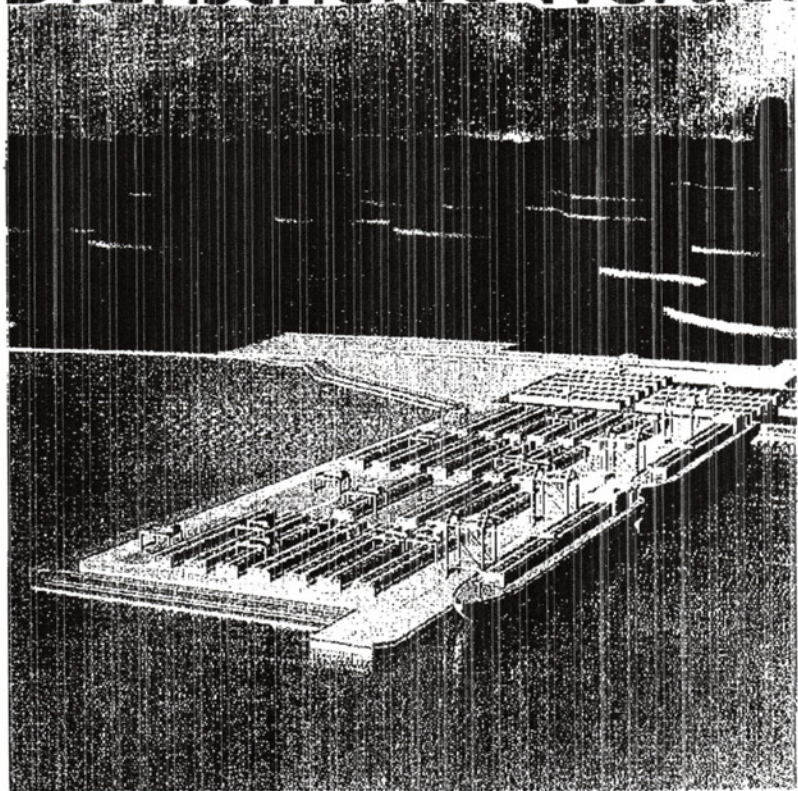
Die wirtschaftliche Entwicklung in Osteuropa schafft ein kräftiges Nachfrage-Wachstum im Ladungsverkehr der aufstrebenden Industriebetriebe mit internationalen Partnern. Noch ist Hamburg das wichtigste Containertor zu den Liniendiensten in alle Welt, aber ausländische Investoren arbeiten schon an einem Tiefwasserhafen für Danzig, damit die Linienreeder ihre großen Pötte bald bis in die Ostsee lohnend durchfahren lassen können.

Ibs AS Perleberg

Viele Logistikfachleute hätten vor kurzem noch James Sutcliffe, den Chef der DCT Gdansk, glatt für verrückt erklärt – einen Hafen für Überseeverkehre in Polen zu bauen, mit gigantischen Postpanamax-Containerbrücken, wie sie beispielsweise in Bremerhaven und Hamburg zu finden sind. Denn schließlich kommen die meisten Feeder-Flitzer, die derzeit die Ostsee für den Container-Zubringerverkehr mit den großen Mainports in der Nordsee durchpflügen, gar nicht über eine Kapazität von 500 TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) bis 600 TEU Kapazität hinaus.

Doch die Zeiten ändern sich allmählich. So wie die Ladungsströme und Schiffsgrößen auf den großen Ost-West-Strecken in den vergangenen Jahren einen gewaltigen Sprung gemacht haben, ist auch der Containerverkehr in der Ostsee den Kinderschuhen entwachsen. Fragt man die Marktforscher, wo in der Zukunft so richtig die Post abgeht, wird Zentral- und Osteuropa meist schon in einem Atemzug mit Indien genannt. Die östlichen Volkswirtschaften wachsen längst viel schneller als die Staaten in Westeuropa.

Sutcliffe, der sich als Reeder und Hafenmanager in Großbritannien den Ruf eines Pioniers erworben hat, erwartet, dass die Linienreeder im Ostseeraum ein Hub-and-Spoke-Netz aufbauen müssen, um mit dem Wachstum fertig zu werden. 200 Mio. Dollar hat sein Unternehmen DCT Gdansk bei Banken und Investoren eingesammelt, damit der



Mit rund 500 000 TEU (Zwanzig-Fuß-Containereinheiten) Jahreskapazität soll der neue Tiefwasser-Umschlagplatz in Danzig starten, wenn der erste Bauabschnitt für zwei Großschiffsliegeplätze im Sommer 2006 fertig gestellt sein wird. Foto (3): mph

Traum vom neuen Container-Drehkreuz in Danzig Wirklichkeit werden kann. So wie es in Großbritannien seit den Tagen der Hafenprivatisierung gute Sitte ist, wird auch das Danziger Terminal voll privat finanziert – nicht nur die Suprastruktur (Gebäude, Kräne, etc.). Damit sich das Projekt für die Investoren rentiert, räumte die örtliche Hafenbehörde der Firma eine Konzession von 60 Jahren mit Option auf weitere 30 Jahre ein.

Den Planungen nach soll der Umschlagplatz in zwei Stufen entwickelt

werden. „Der erste Abschnitt besteht aus zwei Großschiffsliegeplätzen mit einer Kailänge von insgesamt 650 m“, so Sutcliffe. Die Hälfte des 68 ha großen Geländes muss noch aufgespült werden, bevor Containerbrücken und Stapelkräne aufgebaut werden können.

Sollte alles glatt gehen, kann der erste Abschnitt im Sommer 2006 in Betrieb gehen. Die Umschlagkapazität wird zunächst bei rund 500 000 TEU liegen – in der Endphase sollen es mehr als 1 Mio. solcher Zwanzig-Fuß-Containereinheiten sein.

Das Einzugsgebiet ist nach Meinung der Gründer noch viel größer als Polen: „Bis an die nördlichen Gebiete der Schwarzmeerregion können wir herankommen“, rechnet sich Sutcliffe aus. Wie groß der Nachholbedarf beim Containerumschlag ist, macht er an einem Vergleich mit den westeuropäischen Ländern fest. So wurden im Jahr 2002 in Großbritannien pro 1000 Einwohner 124 TEU umgeschlagen, in Deutschland 113 und in Portugal 78 – Polen brachte es erst auf 7 Boxen. Das liegt nicht allein an der geringeren wirtschaftlicheren Nachfrage, sondern auch daran, dass ein Großteil der Ladung heute über Rotterdam und Hamburg per Lkw ins Land kommt.

Polens größter eigener Umschlagplatz ist Gdynia. Der Terminalbetreiber



Hafen-Pionier Sutcliffe: „Die ersten Jahre müssen wir noch vom Feeder-Verkehr leben.“



Hafen-Berater Penfold: „Um das Jahr 2010 könnten sich Direktverkehre bis in die Region bereits lohnen.“

Logistik: Jährlich mehr als 1 Mio. Standardcontainereinheiten können am neuen Terminal künftig umgeschlagen werden

Containerumschlag Ostseeraum

Wachstumssprung im Baltikum

Im Jahr 2015 werden im Ostseeraum einschließlich Skandinavien bis zu 10 Mio. TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) an den Containerterminals umgeschlagen werden – mehr als doppelt soviel wie 2004, prognostiziert das britische Marktforschungsunternehmen Ocean Shipping Consultants (OSC). mph/Si

ICTSI, der die Anlagen nach der Übernahme im Vorjahr generalüberholt hat, schafft jährlich gut 200 000 TEU. Sutcliffe meint, dass Danzig im Wettbewerb mit dem Nachbarn einige Trümpfe im Ärmel hat: „Mit 15 m Wassertiefe sind wir für größere Schiffe erreichbar. Außerdem fällt die Revierfahrt mit Schlepperassistenz weg, da wir fast direkt am offenen Meer sind.“

Wann sind nun die ersten Überseeverkehre zu erwarten? Die Carrier, mit denen die Investoren derzeit sprechen, haben sich noch auf keinen festen Termin festlegen lassen, so Sutcliffe. Er sei aber fest davon überzeugt, dass sich „in den nächsten fünf Jahren etwas tun wird“. Käme es dazu, würde die Zeitrechnung im Containerverkehr der Ostsee neu beginnen. Denn aufgrund der geringen Umschlagmengen war es den Reedern bislang zu teuer, ihre Großfrachter aus Amerika oder Fernost um den Skagerrak herum in die Ostsee fahren zu lassen. Deshalb sind Feederlösungen für den Verteilerverkehr in der Ostsee an der Tagesordnung.

Den Bedarf nach einem Terminal, das direkte Liniendienste aufnehmen kann, sieht auch die Ocean Shipping Consultants (OSC). Nach der Wachstumsprognose der Beratungsfirmenach wird das Wechselbehälter-Aufkommen in der Region um das Jahr 2010 ein Niveau erreichen, bei dem sich Direktverkehre lohnen könnten“, so Chefanalyst Andrew Penfold – zunächst aber nur im Transatlantik- sowie bei bestimmten Nord-Süd-Verkehren. Als wahrscheinliche Schiffsgröße nennt OSC eine Behälterkapazität von rund 3000 TEU.

Natürlich soll Danzig nicht brachliegen, bis das erste Überseeschiff festmacht. „Die ersten Jahre müssen wir vom Feeder-Verkehr leben“, macht sich Sutcliffe keine Illusionen. Aber selbst in diesem Segment werden sich die Anforderungen in Kürze drastisch verändern, ist er überzeugt: „Die Feeder-schiffe der Zukunft bringen es auf 1500 TEU, und ein solcher Größensprung um ein paar hundert TEU wird viele andere Umschlagplätze in der Region überfordern.“ M. HOLLMANN/Si

TRANSRAPID

Stolpe rechnet mit neuer Trasse in China

Von Andreas Lorenz, Peking

Nachdem jüngst Großbritannien Pläne für den Bau einer Magnetschwebebahn veröffentlichte, deutet sich jetzt auch ein Neubau in China an. „Durchgängig positive Signale“ für eine weitere Transrapid-Strecke hat Verkehrsminister Manfred Stolpe bei seinem Besuch in Peking ausgemacht.

Peking - Im Gespräch ist eine Trasse von der Jangtse-Metropole Shanghai in das über 180 Kilometer entfernte Hangzhou. „Es ist mit einer positiven Entscheidung zu rechnen“, erklärte Stolpe (SPD) heute in der chinesischen Hauptstadt vor Journalisten. Es sei jedoch nicht klar, wann der endgültige Beschluss falle.



Transrapid in China: Keine „Ausverkaufssituation“

Derzeit verhandeln die Mitglieder des Transrapid-Konsortiums, ThyssenKrupp (TK) und Siemens (SI), mit den Chinesen darüber, die bereits bestehende 30 Kilometer lange Teststrecke zu verlängern, die den Shanghai Flughafen Pudong mit der U-Bahnstation Longyangstraße in der Nähe des Finanzzentrums verbindet. Die neue Linie würde zum Gelände der 2010 geplanten Expo und über den Fluss Huangpu nach Hangzhou führen. Fahrzeit: unter 30 Minuten. Eine Entscheidung könnte nach Einschätzung Stolpes im kommenden Monat fallen.

Knackpunkt bleibt bei den Verhandlungen allerdings viel „Kerntechnologie“ die Deutschen bereit sind abzugeben. Die Chinesen wollten, wie es heißt, vor allem Lizenzen von den Deutschen kaufen, um den Transrapid später möglichst allein bauen zu können.

Strittig sind dabei vor allem die sogenannten „Trag- und Führungssysteme“ sowie die „Betriebsleittechnik und die Antriebstechnologie“, wie es heißt. Es werde keine „Ausverkaufssituation“ geben, betonte Stolpe mit überraschender Offenheit. „Wir arbeiten gerne mit den Chinesen zusammen, aber nicht bis zur Selbstaufgabe. Kernkompetenz können wir nicht abgeben.“

Die Chinesen, so Stolpe, seien daran interessiert, die Kosten des Projekts zu verringern. Derzeit liege ein Angebot der Deutschen auf dem Tisch, berichtete der Minister. Danach würden 20 bis 25 Prozent hochwertiger Technologie in Lizenzen an die Chinesen abgegeben. Ein ungefähr gleicher Anteil an Technik bliebe damit geistiges Eigentum von ThyssenKrupp und Siemens. Die Betontrasse, so viel ist bereits klar, würden die Chinesen allein bauen, weil sie schon entsprechende Konzessionen besitzen.

Harburger Anzeigen und Nachrichten

20. August 2005

Neues Projekt: Transrapid für den Nahverkehr

Berlin (dpa). Die Bundesregierung will die deutsche Transrapid-Technologie auch für den Nahverkehr einsatzfähig machen. Verkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) unterzeichnete am Freitag in Berlin mit Vertretern der Konzerne Siemens und ThyssenKrupp sowie Transrapid International ein Weiterentwicklungsprogramm in einem Gesamtumfang von 113 Millionen Euro. Stolpe machte deutlich, daß er von Industrieseite ebenfalls eine Beteiligung von etwa 100 Millionen erwartet.

„Deutschland steht für Spitzentechnologie, und der Transrapid ist ein Symbol dafür“, sagte der Minister. Mit dem Programm sollen vor allem die Teilsysteme Fahrzeug, Antrieb und Betriebsleittechnik fortentwickelt werden. Dadurch solle die Magnetschwebebahn im Personenverkehr schneller, effizienter und auch billiger werden. Sie war ursprünglich vor allem für den Fernverkehr vorgesehen. Mit Blick auf die in München geplante 37 Kilometer lange Transrapid-Verbindung zwischen Flughafen und Hauptbahnhof sagte Stolpe weiter: „Es ist Zeit, daß wir das jetzt machen.“



ThyssenKrupp Transrapid
 Öffentlichkeitsarbeit
 Henschelplatz 1

D-34127 Kassel

Bitte senden Sie mir kostenlos folgende Informationen (bitte ankreuzen oder Anzahl eintragen):

- Prospekt (20 Seiten):
Kompetenz für den Transrapid
- Prospekt (8 Seiten):
Vom HMB 2 zum Transrapid –
Geschichte und Entwicklung
- Prospekt (6 Seiten):
Das Fahrzeug Shanghai Transrapid
- Prospekt (6 Seiten):
Das Fahrzeug Transrapid 08
- Poster (DIN-A2quer):
30 Jahre Transrapid-Technologie aus Kassel

Sie können sich die Prospekte auch im Internet herunterladen unter:
www.thyssenkrupp-transrapid.com

The new DfT investigation into the high-speed network will also be considering magnetic levitation (maglev) technology, as currently developed by German company Transrapid. British company UK Ultraspeed are promoting a staged construction of a 500-mile maglev network linking London and Heathrow to Glasgow via Birmingham, Manchester, Leeds, Newcastle and Edinburgh.

UK Ultraspeed - 500km/h ground transport for Britain

Alan James, UK Ultraspeed

UK Ultraspeed brings 500km/h (311mph) ground transport to Britain. It uses the Transrapid magnetic levitation, maglev system to slash intercity journey times. Indicative times including stops are:

London-Birmingham	30 min
Tyneside - Leeds Inc Manchester, Leeds, Teesside	25 min
Merseyside - Tyneside	60 min
Glasgow - Edinburgh	15 min
London - Tyneside Inc Birmingham, Manchester, Leeds, Teesside	100 min

The route shown on the map is not definitive at this stage, it did form the basis of the detailed pre-feasibility studies which have already been presented to Government. These studies produced the approximate journey times listed on this page.

Technology

Ultraspeed uses German Transrapid magnetic levitation, not rail, technology. This leapfrogs the much slower (300km/h) high speed rail systems by which many of Britain's competitors will be constrained for the next 100-150 years.

Transrapid is the only ground transport system in the world safety certified to carry passengers at 500km/h in regular commercial service. The system has three main elements:

A fixed guideway housing an electro-magnetic linear motor. This can be built at ground level, or elevated up to 20m above the ground, thus passing over existing infrastructure without complex and costly civil engineering.

Transrapid vehicles, with up to 10 carriages, which are capable of seating up to 1,200 passengers in total, although around 840 passengers per vehicle will be a UK norm. The vehicles levitate above the guideway and are steered along it by electromagnetic 'cushions'. They are propelled and braked by variable electrical current passed through the linear motor.

A highly automated Operational Control System [OCS]. This engineers in levels of safety and reliability which are impossible to achieve in rail, air or road transport. The OCS constantly monitors every vehicle's speed and position and adjusts propulsion power supplied through the guideway to ensure that every vehicle operates at the prescribed speed for each route section, maintains the correct separation from other vehicles and operates precisely to a timetable defined to the second.

Maglev In Use

The world's first ultra high speed maglev entered public service in December 2003 in Shanghai, China. The Shanghai route also uses the Transrapid maglev system. It was constructed in under two years. The Shanghai route has a normal operating speed of 430km/h (267mph) and completes the 30km (19 mile) journey in just eight minutes. By car, this journey can take up to an hour at busy times.

On 12 November 2003, a Shanghai Transrapid carried its passengers to a new world record for standard-specification ground transport vehicles: 501km/h (311.3mph). These speeds are not reached in daily operation due to the relatively short distance of the route. In Shanghai, Transrapid maglev is delivering, in regular service, the world's most punctual and reliable passenger transport system – it is currently operating at 100% availability. Intercity Transrapid routes in China are now in development.



Transforming Britain

UK Ultraspeed will be the most significant investment in Britain's strategic transport infrastructure since the Victorian era. Ultraspeed services will be faster than short haul jet travel on most UK domestic routes, between two and a half and five times faster than rail, and between four and eight times faster than driving.

UK Ultraspeed will transform Britain. The unprecedented combination of speed, frequency and capacity will enable Scotland and the English regions to compete powerfully in the global economy, whilst simultaneously relieving overheating and overcrowding in London and the South East.

The sheer speed of Transrapid maglev allows Ultraspeed to serve all the major population centres along the North – South spine with just one main line route. This avoids the inefficient and costly split into 'East Coast' and 'West Coast' routes which has shaped Britain's road and rail networks.

Sheer speed over a longer route with higher capacity vehicles has another important advantage: Ultraspeed moves more people, and moves them faster and further than rail. It takes only half the number of maglev units (trains in railway terms) to produce the same number of seat-km of transport capacity.

Rebalancing Britain

Ultraspeed is good for economic development. On the national scale, massively upgrading Britain's strategic transport enables the UK as a whole to compete even more strongly against other countries for investment and jobs. The state of the transport network is the single most frequently cited reason for not investing in Britain: Ultraspeed solves the problem.

Ultraspeed also radically changes the regional balance between North and South. By slashing journey times, Ultraspeed fully unlocks the potential of Scotland and the North of England as prime business locations. To give two examples, an Ultraspeed trip from Heathrow to the brown-field regeneration areas of the Tees Valley will take about the same time (85 mins) as a trip using 2005 public transport from Heathrow to Canary Wharf. With a 15-minute journey, Ultraspeed could also bind together Glasgow and Edinburgh into single world-class business location.

By transforming access to the key global gateway at Heathrow, Ultraspeed makes Britain's regional economies as attractive for business as Greater London is today. Many regional airports will also become much more accessible for millions of people. Manchester Airport, for instance, will be only 45 minutes from both the M25 and Tyneside. And, with an Ultraspeed journey of less than 10 minutes, Liverpool and Manchester airports could be joined to form a three-runway superhub to power Northern economic growth – without building an inch of new runway.

Enhancing Britain's Environment

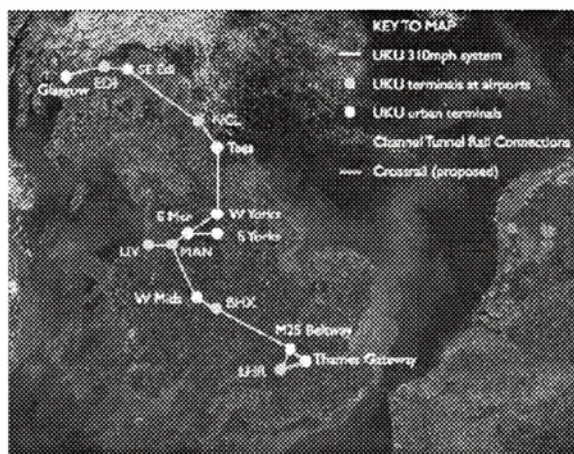
Ultraspeed is good for the environment. Specific primary energy consumption per seat-km is around a third that of car travel. Transrapid maglev produces zero emissions at point of use. Taking into account the power stations generating the electricity used for levitation, propulsion and guidance, Ultraspeed produces as little as 20% of the emissions of short-haul air travel per seat-km, assuming today's means of electricity generation.

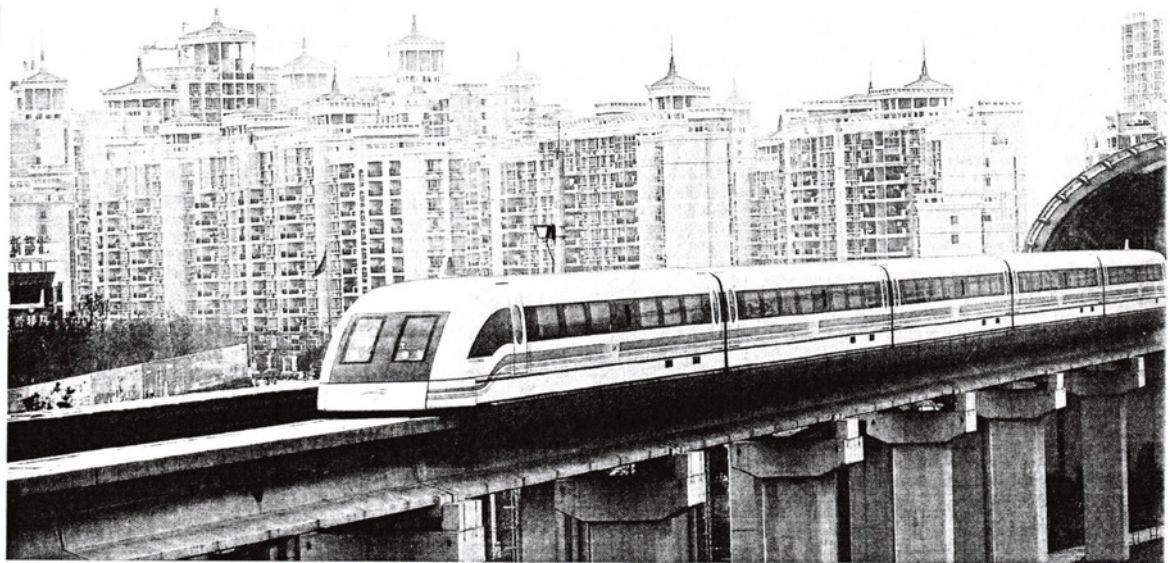
Increasing the proportion of electricity generated by renewable and carbon-free sources will progressively reduce emissions still further. Fully carbon-free power generation would ultimately allow Ultraspeed to deliver zero emissions intercity transport.

Ultraspeed will provide a compelling alternative to the car for many trips, with journeys being typically between four and eight times quicker. This will reduce both road traffic emissions and congestion.

Amongst a wide range of other environmental benefits, Ultraspeed will be virtually silent in built-up areas, can follow existing transport corridors to minimise landscape impact, and can take up 45 times less land than a 3-lane motorway.

Further information can be found on UK Ultraspeeds project website www.500kmh.com.





Noch sind die Verhandlungen über den Bau weiterer Transrapidstrecken nach der in Shanghai festgefahren. Doch es gibt Hoffnung, daß sich das ändert.

Foto dpa

Transrapid-Poker in China

Hoffnungen in Südostasien / Der Verkauf der Schnellbahn ist ein zähes Geschäft / Von Christoph Hein

SINGAPUR, 6. Juni. Nun soll es Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe richten: Bei seinem Besuch in Peking in dieser Woche wird er mit der chinesischen Regierung auch über den Bau einer zweiten Transrapid-Strecke in China sprechen. Sie soll spätestens zur Weltausstellung 2010 die Wirtschaftsmetropole Shanghai mit dem 180 Kilometer entfernten Hangzhou verbinden. Auch wenn keiner der Beteiligten erwartet, daß noch in dieser Woche eine Einigung bekanntgegeben wird, könnte Stolpe gleichwohl die Grundlage für einen Durchbruch der festgefahrenen Verhandlungen legen. Während damit in China der Verhandlungspoker seinem Höhepunkt entgegenstrebt, wird in Südostasien ohne viel Aufsehen in der Öffentlichkeit eine weitere Transrapid-Strecke geplant. Sie soll die Wirtschaftszentren Kuala Lumpur, die Hauptstadt von Malaysia, und den südostasiatischen Stadtstaat Singapur miteinander verbinden.

Stolpe muß in China Rückgrat beweisen. Seine Rolle ist es, den Chinesen klar zu machen, daß das Transrapid-Konsortium aus der Thyssen-Krupp AG und der Siemens AG gemeinsam mit der Bundesregierung nicht willens ist, sein bestehendes Angebot noch einmal zu verbessern. Thyssen-Vorstandschef Ekkehard Schulz hingegen, der in Peking zur Gründung der Thyssen-Krupp Dachgesellschaft erwartet wird, verhandelt nicht mehr über das Transrapid-Projekt. „Unsererseits steht jetzt entscheiden. Wir sprechen nur noch auf der operativen Ebene über Details“, heißt es bei den Düsseldorfern. Die Deutschen sind aus ihrer Sicht bis an die Gren-

ze gegangen. 80 Prozent soll der Lokalisierungsgrad für die zweite Strecke im Reich der Mitte betragen, zugleich erhalten die Chinesen die Generallizenz für „Greater China“ – für den Bau jeden weiteren Transrapids in China, Hongkong oder Taiwan. Die beiden Hersteller sind damit willens, alles bis auf ihre Kernkompetenz abzugeben. Nur Trag- und Führtechnologie (Thyssen-Krupp) sowie Leit- und Steuerungstechnik und Stromspeisung (Siemens) wollen sie behalten (F.A.Z. vom 24. April). „Gäben wir auch sie ab, würden wir mit Verlust arbeiten. Das aber können wir vor unseren Aktionären nicht verantworten“, heißt es bei ihnen. „Dann bauen wir lieber gar keine zweite Strecke in China.“ Anders die Chinesen: Sie führen ins Feld, daß die Deutschen mutlos seien, sie selber jedoch risikobereit: „Die Deutschen haben ja nicht einmal gewagt, ihre eigene Technik im eigenen Land zum Einsatz zu bringen“, heißt es. Übernahme China aber das „Risiko Transrapid“ in eigener Regie, dann wolle es einhundert Prozent der Technologie dafür haben.

Einmal mehr kommt hier der altbekannte Commander Wu Xiangming ins Spiel. Er hat den Flughafen Pudong gebaut, die bestehende Transrapidstrecke zwischen dem Flughafen und dem Randbezirk von Shanghai durchgepaukt. Damit hat er sich um China verdient gemacht, ist den deutschen Unternehmen aber gewaltig auf die Nerven gegangen. Die Beteiligten sehen ihn nun als höchste Hürde im Verhandlungspoker an. „Von Marktwirtschaft versteht er nichts, und das wird er auch nicht mehr lernen“, heißt es hinter vorgehaltener Hand. Wäre Wu in Deutschland

aus Sicht der Geschäftspartner nun in den verdienten Ruhestand geschickt worden, hat er in China als Praktiker immer noch eine ausgesprochen starke Verhandlungsposition. „Und er weicht keinen Zentimeter von den 100 Prozent lokalem Anteil ab“, berichtet ein Teilnehmer dieser Gespräche.

Der Verhandlungspoker zieht sich nun über mehr als ein Jahr hin. Dabei geht es hin und her, wenden die Chinesen die gleiche Hinhaltetaktik an, die etwa auch aus den wirtschaftspolitischen Verhandlungen über die Aufwertung des Yuan bekannt ist. Trotz dieser entnervenden Strategie sehen die Deutschen sich im Vorteil: „Wenn der Transrapid 2010 schweben soll, dann müssen in diesem Jahr nicht nur die Unterschriften unter die Verträge gesetzt werden. Wir müssen mit ganz konkreten Planungen beginnen“, heißt es beim Konsortium. Die Firmen verweisen gegenüber China nun zunehmend auf die Rolle des deutschen Staates. Die Bundesregierung hat mehr als 1,5 Milliarden Euro für die Entwicklung des Schwebebezuges bereitgestellt, nun soll Stolpe stellvertretend darauf drängen, daß wenigstens der angestrebte Millionenbetrag für den Lizenzvertrag erzielt wird.

Während die Deutschen in China über den Verhandlungsmarathon stöhnen, wären sie froh, 4000 Kilometer südlich schon verhandeln zu können. In Südostasien nämlich geht es noch um die grundlegende Machbarkeit der ersten grenzüberschreitenden Transrapid-Strecke. Sie soll den Stadtstaat Singapur mit der Hauptstadt des benachbarten Malaysias verbinden. Zur Überraschung auch vieler Siemens-Leuten doch nicht von ungefähr

mußte Hans-Dieter Bott jüngst nach Singapur umziehen. Er saß zuvor im Vorstand der Siemens-Verkehrstechnik. Nun soll er als Länderchef in Singapur nicht nur U-Bahnen an den Stadtstaat verkaufen, sondern auch das zweite asiatische Transrapid-Projekt vorantreiben. Die Strecke erscheint äußerst attraktiv: Sie ist gut 300 Kilometer lang, relativ eben, stark frequentiert und bietet keine extrem schwierigen Bedingungen. Bislang werden die beiden Wirtschaftszentren über eine herkömmliche Eisenbahn und ein im Dreiviertelstundentakt abhebbendes Shuttle-Flugzeug verbunden. Beide Metropolen gelten als Verkehrsknotenpunkt, Singapur hat den besten Flughafen der Region mit den meisten internationalen Verbindungen, Kuala Lumpur den modernsten. Doch dem Vernehmen nach sollen auch die beiden staatlichen Fluggesellschaften Singapore Airlines und Malaysian Airways eine Transrapid-Strecke als Ersatz des Zubringerflugzeuges begrüßen: Denn sie könnten ihre Maschinen auf anderen Routen gewinnbringender einsetzen und ihre Passagiere mit dem Transrapid mit hohem Imagegewinn zu den Zielorten bringen. Die Regierungen der beiden Länder sind technik-verblied, fördern Prestigeprojekte und werben um chinesische Kaufleute und Touristen. Ihre Finanzkraft wird durch politisches Tauwetter aufgewertet: Nach dem Wechsel an der Regierungsspitze beider Länder erscheint möglich, was bislang undenkbar war. Es gibt sogar Überlegungen, den Schwebebezug zwischen Kuala Lumpur und Singapur erstmals auf der Welt auch im Güterverkehr einzusetzen, heißt es bei einem der beteiligten Unternehmen.



„Und so frage ich dich: Willst du meine Vertragspartnerin werden?“

Frankfurter Allgemeine Zeitung 4. Mai 2004

Wir wachsen zusammen" – dieses Motto steht über den vielen Initiativen zur Entwicklung der Region Weser-Ems, die von den drei Oldenburger Wirtschaftskammern ausgelöst oder mitgetragen werden. Denn dies ist Teil ihres Auftrages: Förderung der Wirtschaft im Kammerbezirk.

Hier zehn aktuelle Beispiele aus verschiedenen Bereichen.

- An Schwingkraft gewonnen hat der Vorschlag, eine Transrapid-Verbindung von Hamburg über Bremen, Oldenburg und Groningen nach Amsterdam zu bauen. Bereits vor zwei Jahren hatte die IHK eine solche Verbindung ange-regt. Das Bundesverkehrsministerium überprüft derzeit, ob eine solche Strecke zu ver-wirklichen ist. Hintergrund ist das Vorhaben unserer niederländischen Nachbarn, Groningen und Amsterdam durch eine Schnellverbindung miteinander zu verknüpfen. Durch die Weiterführung nach Hamburg ergäbe sich eine grenzüberschreitende Verbindung, die als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes durch EU-Mittel geför-dert werden könnte.

- Die Regionale Innovationsstrategie Weser-Ems (RIS) soll der Wirtschaftsförderung in der Region Impulse geben. Viele haben an dieser von der EU geförderten Initiative mit-gewirkt. Von Beginn an ha-ben sich auch die drei Kam-mern eingebracht. „Nach den notwendigen umfangreichen Vorarbeiten wird RIS jetzt umgesetzt, so dass sich ein ganz praktischer Nutzen für die Unternehmen im Nordwesten ergibt“, sagt IHK-Haupt-geschäftsführer Dr. Christia-n-A. Fricke.

- Das Startprojekt „Wirt-schaft und Verwaltung“ ist be-reits erfolgreich. Es verbessert die Rahmenbedingungen für die regionale Wirtschaft durch Optimierung der staatli-chen Planungs- und Genehmigungsverfahren, u. a. durch Genehmigungswegweiser.

- Kompetenzzentren sol-

möglich. Sie fördert ökonomi-sche Bildung müsse Bestand-teil gymnasialer Allgemeinbil-dung werden, und bietet Schu-len über das Internet (www.wigy.de) z. B. ein ent-scheidungsorientiertes Unter-nehmensplanspiel, eine Prak-tikumsbörse, die Online-Befragung von Wirtschafts-Ex-perten, Informationen über Weiterbildungsangebote und Unterrichtsmaterialien an.

- Im Bereich Informati-ons- und Telekommunikati-onstechnik (IT) ist die IHK ein Zentrum des niedersäch-sischen Modellversuchs „Lern-ortverbünde für IT- und Me-dienberufe“ („Love-IT“). Das Projekt erleichtert es vor allem kleinen und mittleren Un-ternehmen, Fachkräfte für In-formationen- und Telekommu-nikationstechnik auszubil-den. Ausbildung im Verbund heißt: mehrere Betriebe, Berufsschulen und Bildungsträ-ger ergänzen sich bei der Ver-mittlung der nötigen Ausbil-dungsinhalte.

Von
**Michael Bruns,
F.-W. Fimmen
und
Edda Albers**

Lobbyisten für die Region

len insbesondere die Arbeit der mittelständischen Un-ternehmen unterstützen. Die Ar-beit aufgenommen haben Zen-tren für die Maritime Ver-bundindustrie (Elsfleth und Leer), für produktionsinte-grierten Umweltschutz (Osna-brück), für Informations- und Kommunikations-Technolo-gien (it.net/Oldenburger), für Tourismus (Bad Zwischen-ahn), und für Ernährungswirt-schaft (Vechta). In letzteren vertritt u. a. die Landwirt-schaftskammer ihre Mitglieds-betriebe als Produzenten und Lieferanten der Rohstoffe und als Gestalter und Pfleger der Kulturlandschaft und An-bieter von Urlaubsquartieren.

- Als Instrument zur Besei-tigung von Standortnachtei-len verstehen IHWK und IHK auch die von ihnen mit initi-erte, computergestützte Wirt-schaftsdatenbank „UNS“, die Kooperationspartner über die Region hinaus zusammenfüh-ren soll. Sie wird auch von den Kreisen und Städten mit-getragen.

- Beim Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven ist aus einer Vision ein konkretes Projekt geworden. Der Plan: Neben dem Massengutumschlag soll der Containerumschlag in die Leistungspalette des Hafens aufgenommen werden. In ei-ner ersten Studie wurden die Potenziale eines zukünftigen Containerterminals abge-

Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung sind Schlüsselthemen für die Region Weser-Ems. In gemeinsamen, regional ausgerichteten Initiativen bemühen sich die drei Wirtschaftskammern, die Voraussetzungen für die Wirtschaft und damit auch für das Leben in der Region zu verbessern. Die Übersicht auf dieser Seite listet die wichtigsten auf, darunter „RIS“ (Logo rechts).



Der Transrapid, das Beförderungsmittel der Zukunft. Einen solchen Zug über die Trasse Groningen Oldenburg-Hamburg in die Region zu holen, gehört zu den großen Zielen regionaler Kammerinitiativen.

schätzt. Sie zeigt, dass Wil-helmshaven bis 2020 die Con-tainerumschlagsraten, die der-zeit in Bremerhaven und in Hamburg erreicht werden, ver-mutlich übertreffen wird. Eine Studie, die auch von der IHK finanziell unterstütz-t worden ist, hat nicht nur die technische Durchführbarkeit belegt, sondern auch mit der Eurogate-Gruppe einen Be-treiber für die Umschlagan-lagen präsentiert.

- Stadtentwicklung mit Konzept wird derzeit im Ol-

denburger Land vorangetrie-ben. Sowohl der Standort-wettbewerb zwischen den Kommunen als auch die Not-wendigkeit, der mittelfristigen Entwicklung klare Ziele und Konzepte zu geben, ste-hen hinter diesen Bemühun-gen, die von der IHK unter-stützt werden. In Oldenburg ist die Entwicklung eines Stadtleitbildes am weitesten gediehen. Die Wirtschaft hat auch für Wilhelmshaven ein Leitbild angeregt und erwar-tet, dass die Diskussion darü-

ber auch in Delmenhorst fort-gesetzt wird.

- „Wigy“: Schüler lernen Ökonomie. Ist ein weiteres Projekt. Umfangreiche Unter-stützung kommen sich Lehrer und Schüler, die sich am Gym-nasium mit Wirtschaftslehre beschäftigen wollen, gezielt aus dem Internet beschaffen. Die bundesweit wohl einmalige Oldenburger Initiative Wirtschaft & Gymnasium („Wigy“), der Vertreter aus Wirtschaft, Wissenschaft und Schule angehören, macht es

Transrapid im Gebirge

Zu den Berichten über einen Einsatz des Transrapid (F.A.Z. vom 7. Juni) in Fernost: Sie schreiben, die für den Transrapid ange-dachte Strecke von Kuala Lumpur nach Singapur sei „relativ eben“. Damit implizieren Sie, daß eine Magnetbahntrasse möglichst eben sein müsse. Das Gegenteil jedoch ist richtig. Der Transrapid wird von einem Linearmotor angetrieben, dessen Funktion von der Steilheit des Geländes unabhängig ist. Selbst senkrechte Steigungen könnten die Magnetschwebetechnik und der Linear-motor bewältigen. Aus Komfortgründen sind die Steigungen beim Transrapid auf zehn Prozent begrenzt. Damit liegt er immer noch zweieinhalbmal besser als der ICE 3. Auch die Kurvenradien des Magnet-fahrwegs können bis zu vierzig Prozent ge-ringer gehalten werden, wodurch er sich ideal in eine Gebirgslandschaft einfügen läßt.

Zudem ermöglicht die Gleisführung auf Stützen einen Ausgleich von Geländeune-benheiten bis zu fünfzehn Metern, wodurch teure Tiefbauarbeiten weitgehend entfal-len. Statt Ort beton können vorgefertigte Betonelemente zum Einsatz kommen. Da-her ist gerade in schwierigem Terrain die Magnetschwebetechnik aus Kostengrün-den eine attraktive Alternative gegenüber einer konventionellen Eisenbahn.

Stephan John, Liesenich im Hunsrück

Frankfurter Allgemeine Zeitung
Freitag, 1. Juli 2005, Nr. 150 / Seite 39



Straßen ? Gleise ? Schwebebalken ?

Verkehrssysteme werden für Generationen und Jahrzehnte berechnet und gebaut.

- **Straßen verbinden Menschen untereinander. Auch in Zukunft muß man Straßen bedarfsgerecht bauen.**
Der darauf abgewickelte Verkehr ist jedoch menschlicher zu gestalten; er forderte über Jahrzehnte stündlich ein Menschenleben und jede Minute einen Verletzten in einem Land wie Deutschland .

- **Gleise verbinden Menschen ebenso.**
Die Europäische Union (EU) spricht sich für ein von ihr getragenes europaweites Eisenbahnnetz aus.

Die A.E.C. (Association Européenne des Cheminots) unterstützt diese Politik.

- **Schwebebalken dienen dem Transrapid – eine europäische Ingenieurleistung – als Fahrweg.**
Global unterstützt, könnte der seit langem einsatzbereite Transrapid als Exportgut, made in Europa, allen Staaten mit zur Verkehrszukunft dienen.

Hierzu gibt es die **Referenzstrecken** in der Bundesrepublik Deutschland (**Lathen/Emsland**) * und in der Volksrepublik China (**Shanghai**)

Für ein kameradschaftliches europäisches Miteinander:

* Besucherzentrum: Transrapid Versuchsanlage Emsland(TVE), Hermann-Kemper-Straße 23, D 49762 Lathen, Service Hotline: 01806 224546; eMail: TVE@transrapid.de; Homepage: www.transrapid.de

Technik:	Schwebebahn mit räderlosen Fahrzeugen, die mittels magnetischer Felder auf Balken, mit einem Luftspalt von 10mm schwebend, entlanggeführt werden. Der Geschwindigkeitsrekord am 10.06.1993 betrug 450 Km/h. Ausgelegt ist das Transrapid-System für 550 km/h
Fahrweg:	Aufgeständerter oder ebenerdiger Schwebebalken, doppelspurig ca. 15 m breit je nach Streckengeschwindigkeit.
Betrieb:	Nach mehrjährigem Dauerversuch wurde 1991 die technische Einsatzreife festgestellt und 2004 bewiesen in der Volksrepublik (VR) China- (Shanghai) .
Kalkulation:	Ein spurgeführtes Verkehrssystem für den schnellen Passagier- und hochwertigen Güterverkehr. Bei der Wirtschaftlichkeitsberechnung sind gleichartige Maßstäbe anzulegen wie beim Airbus. Entlasten vom Mischverkehr unterschiedlicher Geschwindigkeiten

Die A.E.C. gibt den Politikern eine Chance, die vorhandenen Systeme (Gleise, Straßen) wirtschaftlich durch eine zweispurige integrierte Transrapidstreckenführung zu optimieren.

Exkursionsziele: TVE(Transrapid-Versuchsanlage Emsland), Inbetriebnahme 1984, drei Transrapid-Fahrzeuggenerationen legten über 900.000 km zurück und beförderten dabei mehr als 500.000 Besucher.
Referenzstrecke im quasi Echtbetrieb;
Fahrausweise z. Zt. € 18,-/Pers.

Ergebnis: Interessierte aus aller Welt vermögen sich so von dem wirtschaftlichen und technologischen Zukunftssymbol MAGLEV, Magnetschwebbahn Transrapid, zu überzeugen.

Die A.E.C. fordert:
„Ja“ zum Transrapid als Exportchance zur Stärkung der Industriestandorte in der EU, vergleichbar dem Airbus.



Transrapid

+

Airbus

=

Globale Verkehrsmittel

Die Möglichkeit, Mitglied zu werden in:

A.E.C.
(Association Européenne des Cheminots)
Associazione Europea dei Ferrovieri
Europäische Vereinigung der Eisenbahner
Asociacion Europea de Ferrovianos
Association of European Railway Workers
Europese Vereniging van Spoorwegpersoneel
Europa Asocio de la Fervojojtoj

MAGLEV

Die Magnet-Schwebbahn (MSB)
– Transrapid -

gilt als die erste grundlegende Innovation in der spurgebundenen Bahntechnik seit Erfindung der Eisenbahn.

Die MSB füllt die Geschwindigkeitslücke zwischen dem Rad-Schiene-System v. ~ 300km/h und dem Flugzeug von ~600 km/h.

**Mitdenken
Mitreden
Mitbestimmen**

fordert Jung und Alt im kameradschaftlichen Miteinander.

Werden Sie Mitglied in Ihrer A.E.C.

Adresse der nationalen Sektion:

aufgestellt: Hamburg im Juni 2005
A.E.C., Europäisches Büro, Transportkommission,
Dipl.-Ing. Robert Gellekum,
Vizepräsident der A.E.C. Sektion Deutschland
e-Mail: RGellekum@ing-consult@t-online.de

Betrifft: Transrapid-Strecke Hamburg – Berlin-Hamburg

Am 15.09.2004 beschloß der Hamburger Landesausschuß der CDU, diese Verkehrsverbindung mit erster Priorität zu bauen.

Heute ist davon auszugehen, daß die Entscheidung bei der anstehenden Bundestagswahl im Osten fallen werde.

Dort steht diesmal eine Richtungsentscheidung an, welche die Zukunft Deutschlands entscheidend mitbestimmen wird - gleichgültig welche Mehrheiten im Westen errungen werden.

Die Menschen dort brauchen eine Perspektive. Wenn ihnen diese Perspektive vermittelt wird, werden die Bürgerinnen und Bürger im Osten nicht so sehr versucht sein, ihre Verzweiflung mit dem Stimmzettel auszudrücken, und eine konstruktive Wahl treffen.

Unserem Team ist zudem aufgefallen, daß dort im Osten eher nach Zukunftsprojekten als nach "Politiken" gefragt wird.

Menschen und Märkte, Management und Märkte, Kapital und Arbeit zusammenzubringen, ist wohl eine der Voraussetzungen für den Start eines selbsttragenden Aufschwungs Ost, der wirtschaftlich die gewünschte Perspektive liefert.

Es gibt eine Vielzahl von Gründen dafür, daß der alsbaldige Bau einer Magnetschnellbahnlinie zwischen Hamburg und Berlin die im Osten ersehnte Perspektive eröffnen und damit den Willen der Menschen zu einem konstruktiven Regierungswechsel bestimmen wird.

Eine derartige Ansage bedeutet kein Abrücken von der Grundsteinlegung für den Transrapid in München, welche nicht nur aus Gründen industriepolitischer Verlässlichkeit weiterhin erforderlich ist. Teile der Transrapid-Industrie schauen heute wie gebannt nach München, doch die Chance auf einen Stopp der Abwanderung im Osten und auf einen selbsttragenden Aufbau Ost beginnt erst mit dem Bau der Transrapidstrecke Hamburg - Berlin.

Gleichzeitig wird hierdurch die Flughafen- und Hafenwirtschaft in der Region Berlin - Hamburg "von Schleswig-Holstein bis in die Mark Brandenburg" mobilisiert.

Hierbei zeigt sich, daß mit diesem Verkehrsprojekt auf natürliche Weise besonders die Position Hamburgs in der Ostbeziehung erheblich aufgewertet wird - der Seehafen Hamburg startet so aus der "Pole Position". Hamburg stärkt damit seine Stellung als "Tor zur Welt" in entscheidendem Maße.

Einige der grundlegenden Gedanken, wie sich mit Einsatz des Transrapid das Blatt im Osten wenden läßt, habe ich in dem beigefügten Windows WORD 7.0 Dokument dargelegt.

Hierin ist auch das Zusammenspiel zwischen dem zur Hafenlogistik gehörenden Rad-Schiene-Verkehr und der Leistung des Magnetschnellbahnsystems auf der Verkehrsmagistrale Hamburg - Berlin als wesentlicher Faktor dargestellt.

Die Freie und Hansestadt Hamburg kann als deutsches Bundesland im Rahmen der Europäischen Union hier den Startschuß zu einer positive Richtungsentscheidung für den Osten geben, der allen Menschen zugute kommt und zugleich die Position des größten deutschen Seehafenkomplexes im globalen Wettbewerb festigt.

Mit der südlichen roten Linie der Abbildung der "Wohlstandsregion EUROPA MITTE" ist die zentraleuropäische Magnetschnellbahn-Magistrale Wien - Salzburg - München - Stuttgart - Nancy - Paris ... dargestellt, die nach der Verbindung Hamburg - Berlin - Dresden - Wien ein weiteres Zusammenwachsen der europäischen Kernräume ermöglicht.

Die Relation Hamburg - Berlin behält jedoch ihre erste Priorität, weil die Mittelmagistrale Wien - Paris die Region zwischen Berlin und Dresden nicht unmittelbar erreicht und auch keinen vergleichbaren Aufbaueffekt für Ostdeutschland insgesamt erzielen kann.

Beste Grüße, Friedrich Wilhelm Merck

Association Européenne des Cheminots

Associazione Europea dei Ferrovieri
Europäische Vereinigung der Eisenbahner
Asociación Europea de Ferrovianos
Association of European Railway Workers
Europese Vereniging van Spoorwegpersoneel
Europa Asocio de la Fervojistoj
(A.E.C.) Sektion Deutschland

Dipl.-Ing. Robert Gellekum, Mitglied d.Verkehrskommission, Dähmeweg 16, 22547 Hamburg,
Email: RGellekuming-consult@t-online.de, Fon/Fax. (0049) 40 832 1208; Funkfon.(0049) 160 504 2658

Herrn
Jean-Pierre Estival
A.E.C. President General
70 bis Avenue de Clichy

Mit Abdruck für Julio Alvarez sowie
Guiseppe Cirillo

F-75017 Paris

Santa Teresa di Gallura, 05.06.2005

Verkehrskommission (Vk):
Österreich 2003, ET in Landeck:
Festlegung der Vorgehensweise für MAGLEV (Transrapid)
Italien 2005, ET in Santa Teresa di Gallura auf Sardinien:
Vorstellung der Ausarbeitungen laut Artikel 7, Anstrich 12 u. 13, der Geschäftsordnung

Lieber Jean-Pierre,
lieber Julio, lieber Guiseppe,

Vorbemerkung:

Vor Jahren konstruierte man den Airbus.

Besonders ein deutscher Politiker, Franz Josef Strauß, setzte sich als Gegengewicht zur amerikanischen für eine europäische Flugzeugindustrie ein.

Heute profitieren etliche Staaten Europas mit zig-tausend Arbeitsplätzen von seinem enthusiastischen Vorgehen.

Ähnlich könnte das Vorgehen bei MAGLEV(Transrapid) sein, bevor ein asiatisches Mitbewerbermodell global Anwendung findet.

So verkündete der Premierminister von Großbritannien, Tony Blair, die Anforderung einer Machbarkeitsstudie für eine MSB (Magnetschnellbahn) –Trasse, Transrapid, von London nach Glasgow. Hierbei diente ihm als Vorbild wohl die Entscheidung des damaligen Staatspräsidenten von Frankreich, den Airbus als zukunftsorientierte Technik anzusehen.

Die Firma TRI (Transrapid International), Berlin, wickelt nun den Auftrag von GB ab.

Die A.E.C. möchte, entsprechend der Vorgabe Ihrer Satzung -Artikel 3, b) u. c)- sowie der Geschäftsordnung -Artikel 7, Anstrich 7-, sich hinsichtlich eines spurgebundenen -gleich ob Rad-Schiene-System oder Magnet-Magnet-System- mit Ausarbeitungen -Artikel 7, Anstrich 12 und 13- beteiligen.

Die anlässlich der ET in Zakopane gewählten Mitglieder der Verkehrskommission (VK) gaben sich die Bezeichnung: Präsident -Julio Alvarez-, Vizepräsident -Giuseppe Cirillo-, Sekretär -Robert Gellekum.

Anlässlich der ET in Landeck am 29.09.2003 besprachen die Mitglieder

-Jean-Pierre Estival, Präsident der A.E.C

-Julio Alvarez, Präsident der Verkehrskommission,

-Robert Gellekum, Generalsekretär der Verkehrskommission

-Giuseppe Cirillo Vizepräsident der Verkehrskommission war nicht anwesend.

Er wird vom Präsidenten der A.E.C. informiert,

die Vorgehensweise von Aktivitäten der VK hinsichtlich MAGLEV (Transrapid).

--Eine CD mit seinem das ganze System Transrapid darstellenden Inhalt sollte den Mitgliedern der Vk und dem Herrn Präsidenten Estival zugeleitet werden.

Erledigt nach der Besprechung: R. Gellekum (Eine CD wird diesem Schreiben erneut beigefügt)

--Prof. Julio Alvarez erklärte sich bereit, den Inhalt der CD ins Englische übersetzen zu lassen , 6 Stunden seines Semesterzyklusses für die Lehre des zukunftsorientierten Verkehrssystems MSB zu verwenden sowie für einen Referenten der Universität Madrid Sorge zu tragen für das Symposium der UEEIV (Union Europäischer Eisenbahn-Ingenieur-Verbände) in San Sebastian.

--Weitere Vereinbarungen galten der Erstellung eines Falblattes mit A.E.C.-Symbolik über den Transrapid, das auch als Werbematerial für die A.E.C. eventuell verwendet werden kann.

Erledigt anlässlich der Europäischen Tage in Santa Teresa di Gallura (Sardinien), siehe Anlage.

Über das Vorgehen ergab sich nach einer Abstimmung volle Übereinstimmung der 3 Besprechungsteilnehmer.

Mit besten Grüßen

Robert Gellekum
(Generalsekretär d. VK)

130 db (A): Düsenmaschine in 200 m Abstand
120 db (A): Preßlufthammer in 5 m Abstand
110 db (A): Kreissäge
100 db (A): Autohupe
90 db (A): LKW in 5 m Abstand
70 db (A): Normaler Straßenverkehr
60 db (A): Normales Gespräch
50 db (A): Leise Radiomusik
30 db (A): Flüstern
20 db (A): Ticken einer Uhr
10 db (A): Computer

Dittmer - Düvelsbeker Weg 14 - 24105 Kiel

An die
Welt - Redaktion
Brieffach 2410
10888 Berlin

Bau der U 4: Bund widerspricht Senator Freytag (Welt vom 24.08.2005)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Kiel, den 24.08.2005

Der verkehrspolitische Sprecher der GAL-Fraktion Jörg Lühmann stellt fest: „Der Betrieb eines U-Bahn-Tunnels ist teuer“. Aber warum muß die geplante Bahn zum Hamburger Hafen eigentlich in den Untergrund gehen?

Eine Alternative wäre eine aufgeständerte Verkehrsführung über Hauptverkehrsstraßen, die in einem - wenn auch sehr unwahrscheinlichen - Notfall auch leichter evakuierbar ist. Hierzu würde sich insbesondere eine Magnetschwebbahn gut eignen.

Vor 26 Jahren hatte konnte Hamburg bereits drei Wochen lang positive Erfahrungen mit dem Personentransport im Transrapid 05 bei kaum wahrnehmbaren Fahrgeräuschen sammeln. Leider wurde die Demonstrations-Strecke zwischen den Messehallen und dem Heiligengeistfeld danach wieder abgebaut, obwohl der Andrang immens war, eine der begehrten Mitfahrgelegenheiten zu erhalten. Unter diesem Hintergrund stünde die Förderung dieser deutschen Spitzentechnologie eigentlich Hamburg ins Gesicht geschrieben.

Inzwischen soll die deutsche Magnetschwebetechnologie auch für den Einsatz im Nahverkehr fit gemacht werden. Außerdem ist in Nagoya anlässlich der Expo 2005 eine kommerzielle Magnetschwebestrecke für diese Belange eröffnet worden.

Dabei hätte die Hamburger Hafenregion durchaus die Option, an ein Transrapid-Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen zu werden, da von Hamburg aus Initiativen für Magnetbahnstrecken nach Amsterdam, Stockholm und - nach wie vor - nach Berlin (über Schwerin/Parchim) ausgehen.

Mit frdl. Grüßen
Michael Dittmer

An die
Frankfurter Allgemeine Zeitung
Redaktion
60627 Frankfurt

Europäische Verkehrsplanung über 130 Jahre (vom 18.08.2005)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Kiel, den 24.08.2005

Daß die finanzielle Absicherung der Projekte der Transeuropäischen Netze für den spurgeführten Verkehr so zäh verläuft, liegt meiner Einschätzung daran, daß es noch nicht hinreichend gelungen ist, private Investoren in derartige Projekte einzubinden. Hierzu müßte allerdings noch der richtige politische Ordnungsrahmen geschaffen werden, was die rot/grüne Bundesregierung bisher nicht geschafft hat.

Hierzu gehört auch, daß es eine Gleichbehandlung der Einsatzmöglichkeiten für Bahntechnik in neuer und konventioneller Technologie im Sinne des europäischen Wettbewerbsrecht gibt. Die neue Technologie wird hierbei durch die Magnetschwebetechnologie verkörpert, welche neben Vorteilen bei Umweltschutz, Sicherheit und Wartungskosten für sich verbuchen kann, als erste die Zulassung für führerlosen Hochgeschwindigkeits-Fahrbetrieb erhalten zu haben und in der Systemtechnik einen neuen grenzüberschreitenden Standard schafft. Nach Ihrem Bericht vom 01.10.2004 wurde das Projekt eines „High Speed Train Europe“ in konventioneller Technologie abgebrochen.

Mit Hilfe der Magnetschwebetechnologie läßt sich die Fahrzeit Berlin-Tallin sogar von 60 auf 5 Stunden reduzieren. Der Dreistunden-Radius von Reisenden kann dann bis auf 1100km erhöht werden.

Angesichts der sich abzeichnenden Zunahme der Güterverkehrsströme durch die Ost-Erweiterung der EU – jährlich im zweistelligen Prozentbereich – und des Ausbaus des Hamburger Hafens wird beispielsweise in absehbarer Zeit eine grüne Welle für Güterzüge ab Frankfurt/Oder erforderlich, was den Neubau einer Bahnstrecke zwischen Hamburg und der sich neu entwickelnden Wohlstandsregion Europa-Mitte (Berlin – Warschau – Wien – Prag – Budapest) erforderlich werden läßt.

Wenn es hier gelingt, in den neuen Bundesländern als Brückenkopf zwischen den EU-15 und den neuen EU-Staaten diese leistungsfähige Infrastruktur unter Verwendung der Magnetschwebetechnologie aufzubauen, wird sich auch deren desolante wirtschaftliche Lage bald verbessern.

Mit frdl. Grüßen
Michael Dittmer

Dieser Brief wurde nach den Regeln der altbewährten Rechtschreibung verfaßt.

T-Online eMail

Von Robert Gellekum:

Date: 13 Sep 2005 09:13 GMT

Lieber Pierre,

From: 320023593515-0001@t-online.de (Dipl.-Ing. Robert Gellekum)

To: jean-pierre.estival4@wanadoo.fr

in Zusammenhang mit dem Transrapid Symposium der DB-Magnetbahn GmbH in München

am 09.09.05 habe ich mir Dein Schriftstück:

"Organisationsmodelle für die Bahn: nationale Entscheidungskriterien (1. Teil)**"
von

Dr. rer. oec. Jean-Pierre Estival

Internationaler Berater für internationale Angelegenheiten und

Präsident der Europäischen Vereinigung der Eisenbahner (A.E.C.),

noch einmal angesehen.

Hierbei stellte ich fest, daß mir der Teil

* " Der zweite Teil dieses Beitrages erscheint in der Juni/Juli-Ausgabe 2004 von

"Rail International-Schienen der Welt",

leider fehlt.

Kannst Du mir hinsichtlich des Bezuges weiterhelfen?

Mit einem herzlichen Dank im voraus grüßt Dich
Robert (Gellekum)

Zwei Transrapid-Trassen in den USA geplant

Hamburger Abendblatt 23 30. September 2005

hans neugebauer
niemannstr. 26
21073 hamburg-harburg

LAS VEGAS/BERLIN – Die Chancen für den Transrapid in den USA steigen. Der amerikanische Kongreß hat nach Angaben des deutschen Magnetbahnkonsortiums 90 Millionen Dollar für die Planung zweier möglicher Trassen freigegeben. Dabei gehe es um eine 56 Kilometer lange Strecke bei Las Vegas und ein zweites Projekt an der Ostküste, sagte der Sprecher von Transrapid International, Peter Wiegelmann. Er sprach von einer „wichtigen Weichenstellung“.

Für Planungen der Strecke bei Las Vegas sei die Hälfte des vom US-Kongreß bewilligten

Geldes vorgesehen. Sie könnte einmal bis Los Angeles verlängert werden. Welche die zweite Trasse sei, stehe dagegen noch nicht fest. Zur Auswahl stünden drei Modelle: Eine 87 Kilometer lange Trasse bei Pittsburgh, eine 63 Kilometer lange Strecke von Baltimore nach Washington und eine 50 Kilometer lange Trasse bei Atlanta.

Zum Hintergrund: Erste Machbarkeitsstudien für einen Transrapid in den USA waren vor Jahren bereits zugunsten des deutschen Systems ausgefallen. Jetzt gehe es um konkrete Planungen, etwa für Be-



Der Transrapid fährt bereits auf einer Strecke in Shanghai. FOTO: AP

trieb und Investitionskosten, so der Transrapid-Sprecher. Die Bewilligung der Mittel für 2006 bis 2009 zeige, daß sich die Verantwortlichen in den USA inten-

siv mit dem Transrapid befaßten. Wann eine endgültige Entscheidung für einen Bau fallen könnte, sei allerdings nicht zu sagen. Fest stehe nur, daß mit den Ausschreibungen für die Planung der Transrapid-Strecke bei Las Vegas schon im Oktober begonnen werde.

Die Magnetschwebebahn Transrapid wird von einem Gemeinschaftsunternehmen von Siemens und ThyssenKrupp gebaut. Im kommerziellen Einsatz fährt der Transrapid bisher lediglich in China – auf einer 30 Kilometer langen Strecke zum internationalen Flughafen von Shanghai. Im Gespräch ist die Magnetbahn international unter anderem auch für mögliche Trassen am Persischen Golf und in Großbritannien.

Für die Weiterentwicklung der Magnetbahntechnologie hat die Bundesregierung erst kürzlich Aufträge im Wert von 113 Millionen Euro vergeben. Dadurch werde „die Wettbewerbsposition der deutschen Systemindustrie nachhaltig gestärkt“, sagte Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe, der den Vertrag mit Siemens, ThyssenKrupp und dem Transrapid-Konsortium unterzeichnete. (dpa/rtr/HA)

profitieren. Für die Deutschen ist dies bereits der zweite Anlauf. 1999 hatte Siemens mit seinen ICE-Zügen an einer Ausschreibung für die Hochgeschwindigkeitsstrecke New York – Boston teilgenommen. Die Deutschen kamen damals jedoch nicht zum Zug.

Nach Angaben von Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) sollen die Verhandlungen über eine zweite Strecke in China ebenfalls einen wichtigen Schritt weitergekommen sein. Demnach konkretisiere sich jetzt das Projekt einer zweiten Trasse von 160 Kilometern Länge zwischen Shanghai und Hangzhou, sagte Stolpe. In der Volksrepublik China verkehrt der Transrapid bereits auf der 30 Kilometer langen Flughafenstrecke in Shanghai. AnD/eh

Transrapid kommt in USA und China voran

New York/München – Der US-Kongreß hat Mittel in Höhe von 90 Mio. Dollar für die Planung zweier Transrapid-Strecken bewilligt. Gleichzeitig forciert China seine Verhandlungen mit Deutschland über den Bau einer zweiten Transrapidstrecke bei Shanghai. Damit ist das Transrapid-Projekt auf zwei wichtigen Schlüsselmärkten deutlich vorangekommen. Ein möglicher Auftrag aus den USA werde Arbeitsplätze sichern und neue schaffen, sagte der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende von ThyssenKrupp in Kassel, Günter Simon. Gegenwärtig sind bei der Transrapid-Gesellschaft rund 200 Menschen beschäftigt.

Nach Angaben von Transrapid-Sprecher Peter Wiegelmann sind die Mittel in den USA je zur Hälfte

für Planfeststellungsverfahren in Las Vegas und an der Ostküste bestimmt. Die Ausschreibung für die 56 Kilometer lange Strecke in der Umgebung von Las Vegas soll bereits im Oktober beginnen.

Die andere Hälfte der Mittel soll für eine Strecke an der Ostküste verwendet werden, deren Verlauf noch nicht geklärt ist. Um den Zuschlag konkurrieren drei Strecken bei Pittsburgh (87 Kilometer), Washington (63 Kilometer) und Atlanta (50 Kilometer). „Mit der Entscheidung in den USA rückt der Transrapid einer praktischen Anwendung deutlich näher“, sagte Transrapid-Sprecher Wiegelmann.

Mit der Planung der möglichen Streckenverläufe hat die US-Niederlassung der Planungsgesellschaft Transrapid International

(TRI) schon 1998 begonnen. Sollte sich das Modell auf den ersten beiden Teststrecken bewähren, hofft TRI auf weitere Aufträge für Strecken.

staatlichen Subventionen. Für das Jahr 2006 sieht der US-Haushalt bisher 1,2 Mrd. Dollar an Subventionsgeldern vor. Derzeit wird jedoch im Verkehrsausschuß die

Washington bewilligt 90 Millionen Dollar für Vorstudien

„Mit der Entscheidung in den USA rückt der Transrapid einer praktischen Anwendung deutlich näher.“

Transrapid-Sprecher Peter Wiegelmann

– Peking verhandelt über zweite Trasse

Betrieben werden sollen die Transrapid-Züge in den USA voraussichtlich von der nationalen Eisenbahngesellschaft Amtrak. Das vor 35 Jahren vom Kongreß installierte Privatunternehmen lebt zum Teil von stetig steigenden

Aufstockung um weitere 200 Mio. Dollar diskutiert. Hintergrund ist die Erwartung, daß der Ölpreise hoch bleiben wird und Züge somit in den USA eine wichtigere Rolle spielen werden. Davon könnte auch der Wagenbauer Siemens

60 ICE-Züge für China

Siemens-Bahntechnik steht kurz vor einem Großauftrag

him./Dow Jones. MÜNCHEN, 4. November. Die Bahntechniksparte TS von Siemens kann sich Hoffnung auf einen Milliardenauftrag aus China machen. Die Chancen, daß der Münchner Konzern zum Zuge komme, seien ganz gut, heißt es in der Branche. Siemens hatte sich in diesem Jahr in China an einer Ausschreibung für Züge mit einer Geschwindigkeit bis zu 300 Stundenkilometer beteiligt. Ein Sprecher von Siemens-TS lehnte einen Kommentar zu dem Thema ab. Offenbar soll die Bestellung während des Besuchs des chinesischen Staatspräsidenten Hu Jintao in der nächsten Woche in Deutschland perfekt gemacht werden. Wie die Zeitschrift „Wirtschaftswoche“ berichtet, handelt es sich dabei um einen Auftrag für 60 ICE-Züge. In den Niederlanden hat ein Trans-

rapid-Konsortium um die Siemens AG einen erweiterten Vorschlag für den Bau einer Magnetschwebbahnstrecke vorgestellt. Es gebe Überlegungen für das Projekt Randstad-Rapid in den Niederlanden, die geändert und dem Verkehrsministerium präsentiert worden seien, sagte ein Sprecher von Transrapid International (TRI). Dem Konsortium gehören außer dem Münchner Elektrokonzern ABN Amro, BAM, Ballast Nedam sowie das Unternehmen Fluor an. Zum geschätzten Volumen des Projektes – laut Medienberichten 5 Milliarden Euro – machte der Sprecher keine Angaben. Der Randstad-Rapid soll auf einer rund 230 Kilometer langen Ringverbindung fahren, unter anderem mit den Stationen Amsterdam, Den Haag und Rotterdam.



Frankfurter Allgemeine Zeitung 4. November 2005

Amerika plant zwei Transrapid-Strecken

BERLIN, 29. September (Reuters). Der amerikanische Kongreß hat nach Angaben des Transrapid-Konsortiums 90 Millionen Dollar für die Planung von zwei Transrapid-Strecken bewilligt. Die Hälfte der Mittel sei für Planfeststellungsverfahren und Finanzierungsplanungen der 56 Kilometer langen Trasse um Las Vegas vorgesehen, sagte Transrapid-Sprecher Peter Wiegmann am Donnerstag. Die zweite Tranche werde für Projekte an der Ostküste verwandt: Hier konkurrierten die 87-Kilometer-Strecke Pittsburgh-Greensburg, die 63-Kilometer-Trasse von Baltimore nach Washington und das 50-Kilometer-Projekt von Atlanta zum Flughafen Hartsfield miteinander. Die Bundesregierung werde hier ein Auswahlverfahren starten. Die Mittel verteilen sich über die Jahre 2006 bis 2009.

Berlin – Der US-Kongreß hat nach Angaben des Transrapid-Konsortiums 90 Mio. Dollar für die Planung von zwei Transrapid-Strecken bewilligt. Die Hälfte des Geldes sei für Planfeststellungsverfahren und Finanzierungsplan der 56-Kilometer-Trasse um Las Vegas vorgesehen, sagte ein Transrapid-Sprecher. Die zweite Tranche werde für Projekte an der Ostküste verwandt: Hier konkurrierten die 87-Kilometer-Strecke Pittsburgh-Greensburg, die 63-Kilometer-Trasse von Baltimore nach Washington und das 50-Kilometer-Projekt von Atlanta zum Flughafen Hartsfield miteinander. Der Transrapid wird von ThyssenKrupp und Siemens gebaut. *rtr*

Frankfurter Allgemeine Zeitung 30. September 2005

Harburger Anzeigen und Nachrichten 30. September 2005

USA planen zwei Transrapid-Strecken

Kongreß bewilligt 90 Millionen Dollar

Berlin (dpa). Die Chancen für den Transrapid in den USA steigen. Der amerikanische Kongreß hat nach Angaben des deutschen Magnetbahn-Konsortiums 90 Millionen Dollar für die Planung zweier möglicher Trassen freigegeben. Dabei gehe es um eine 56 Kilometer lange Strecke bei Las Vegas und ein Projekt an der Ostküste, sagte ein Sprecher von Transrapid International in Berlin. Erste Machbarkeitsstudien waren vor Jahren zu Gunsten des deutschen Systems ausgefallen. Nun gehe es um konkrete Planungen für Betrieb und Investitionskosten. Wann eine Entscheidung für einen Bau fallen könnte, sei nicht zu sagen. Die Magnetbahn wird

von einem Gemeinschaftsunternehmen von Siemens und ThyssenKrupp gebaut.

Für Planungen der Strecke bei Las Vegas sei die Hälfte des vom US-Kongreß bewilligten Geldes vorgesehen, sagte der Sprecher. Sie könnte einmal bis Los Angeles verlängert werden. Welche die zweite Trasse sei, stehe noch nicht fest. Zur Auswahl stünden eine 87 Kilometer lange Trasse bei Pittsburgh, eine 63 Kilometer lange Strecke von Baltimore nach Washington und eine 50 Kilometer lange Trasse bei Atlanta. Im kommerziellen Einsatz fährt der Transrapid bisher in China auf einer 30 Kilometer langen Strecke zum internationalen Flughafen von Shanghai.

US-Kongreß bewilligt Geld für Transrapid

DIE WELT Freitag, 30. September 2005

Delmenhorst:
Stratmann setzt auf die A 22 und den Transrapid

Hanse-Kolleg: Wissenschaftsminister für stärkere Kooperation mit Holland

Mit grenzübergreifender Kooperation befaßt sich eine Tagung im Hanse-Wissenschaftskolleg. Wissenschaftsminister Lutz Stratmann warb für enge Zusammenarbeit mit den Niederlanden. Delmenhorst (rh). Die seit einigen Jahren erfolgreich agierende Hanse Law School mit Standorten in Bremen, Oldenburg und Groningen stand Pate bei der Organisation einer Fachtagung im Hanse-Wissenschafts-Kolleg (HWK), die sich mit "Territorialität im Wandel - - Probleme der grenzübergreifenden Kooperation von Regionen" befaßt. Die über den wissenschaftlichen Bereich hinaus weisende Bedeutung der Tagung wurde durch die Präsenz von Niedersachsens Wissenschaftsminister Lutz Stratmann (CDU) unterstrichen, der gestern vor den Teilnehmern ein Grundsatzreferat über die Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit den holländischen Nachbarn hielt.

Neben den Leistungen der Hanse Law School, deren erste Absolventen vor wenigen Tagen ihre Abschlusßurkunden in Empfang nahmen, erwähnte Stratmann wichtige Verkehrsprojekte, die für die deutsch-niederländische Grenzregion von Bedeutung seien. Neben der Küstenautobahn A 22, über die man sich in den Niederlanden einen verkürzten Zugang Richtung Skandinavien erhofft, sprach Stratmann auch den Transrapid an. Er wäre sehr optimistisch, wenn das Projekt von niederländischer Seite gegenwärtig nicht beerdigt würde, schraubte er die Ansprüche bewußt niedrig.

Am Beispiel eines in Groningen stehenden IBM-Superrechners erläuterte Stratmann die Chancen einer grenz-überschreitenden großtechnischen Zusammenarbeit. Für Norddeutschland werde gegenwärtig das Planungsverfahren für einen ähnlichen Hochleistungsrechner mit Standort in Hannover abgewickelt. "Wenn es gelingt, das Projekt mit der Groninger Anlage kompatibel zu machen, hätten wir in dieser Region auf einen Schlag den drittstärksten Rechner der Welt."

Gruß Lothar

Dittmer – Düvelsbeker Weg 14 – D-24105 Kiel

Frau
Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel
c/o CDU Deutschlands
Klingelhöferstrasse 8
10785 Berlin
Kiel, den 22.11.2005

Glückwünsche zur Wahl zur Bundeskanzlerin

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,

Zu Ihrer heutigen Wahl zur Chefin einer neuen Regierung möchten wir Ihnen herzlich gratulieren.

Es freut uns, daß Sie in Ihrem ausgehandelten Regierungsprogramm besonderen Wert auf Innovationen, Schaffung von zukunftsfähigen Arbeitsplätzen sowie einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur legen und daß dabei auch der Einsatz der Magnetschwebetechnologie im Sinne des Wahlprogramms Ihrer Partei in vollem Umfang ihren Einzug halten konnte.

Wir wünschen Ihnen, Ihren Ministern und auch Ihrer Fraktion für die Arbeit in der kommenden, sicherlich nicht einfachen Legislaturperiode viel Erfolg.

Wir werden Sie in Ihren Bemühungen gern unterstützen, den Einsatz der Magnetschwebetechnologie neben dem bereits laufenden Projekt auch im Rahmen zusätzlicher Anwendungsmöglichkeiten – etwa zur Unterstützung des Aufbau Ost oder des europäischen Einigungsprozesses – zur Realität werden zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Dittmer Stellvertretender Vorsitzender

Großbritannien entdeckt die Vorzüge der Transrapid-Technologie

Britisches Fernsehteam in Lathen, Machbarkeitsstudie geplant

Nachdem, wie bereits [November 2003](#) berichtet wurde, sich die Presse, z.B. Sun, [Associated New Media](#) für den Japanischen Maglev nach dem Prinzip des elektrodynamischen Schwebens interessierte, rückt jetzt die deutsche Transrapid-Technologie im Vereinigten Königreich mehr in den Vordergrund.

Bereits im vergangenen Jahr war das [Trainspotting](#)-Fernsehteam im Auftrag des britischen [Discovery Home and Leisure Channel](#) zu Drehaufnahmen zur 2.Staffel ihrer Serie in Lathen. Die GFM erfuhr, daß im allgemeinen ausländische Fernsehteams ohne vorgefaßte Meinungen nach Lathen kommen, um sich ein Bild über die Magnetschwebetechnologie zu machen. Dies gilt auch für ein Fernsehteam vom amerikanischen "Discovery Channel", welches am 18. November 2004 in Lathen war und auch über die Maglev-Konferenz in Shanghai berichtete. Bei der zweiteiligen Trainspotting-Episode über Technik und Mitfahrt ließ der Reporter Steve Power dem technischen Leiter für den Betrieb Jörg Metzner genügend Raum, um die Technologie zu erläutern. Demgegenüber werden bei deutschen Interviews häufig Sätze gekürzt und aus ihrem Zusammenhang gerissen.

Nach Berichten der [Welt](#) beabsichtigt das britische Verkehrsministerium, eine Machbarkeitsstudie über ein mögliches Transrapid-Netz im Rahmen des Projektes [UK Ultraspeed](#) zu vergeben. Nach Meinung von dessen Leiter „benötigt der Transrapid im Vergleich zu einer innerbritischen Zugverbindung (London-Leeds) maximal die Hälfte an Zeit und Energie und kann dreimal so viele Menschen transportieren.“ Es sind bereits Verhandlungen mit privaten Investoren für eine Public Private Partnership aufgenommen. Die Realisierung einer Transrapid-Strecke bis 2009 erscheint möglich.

Das britische Schiennetz gilt als stark sanierungsbedürftig. Da auch das Projekt eines europäischen Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitszuges im Oktober 2004 aufgegeben wurde, besteht hier die Chance, mit einem europaweit neuen Standard in ein Hochgeschwindigkeitszeitalter überzugehen.

<http://www.pro-transrapid.de/de/news/2005/0220/index.html>

Erstmals seit 2001 haben CDU und SPD einen gemeinsamen Antrag auf den Weg gebracht. Darin fordern die Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses, daß Hamburg bei den Planungen für den Superzug Transrapid an erster Stelle berücksichtigt wird.

„Es geht darum, unsere Interessen anzumelden“, so die SPD-Verkehrsexpertin Karin Timmermann, die den Antrag zusammen mit ihrem CDU-Kollegen Klaus-Peter Hesse auf den Weg gebracht hat. Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht den Ausbau mindestens einer Transrapid-Strecke in den kommenden Jahren vor, das Interesse daran ist in den Metropolregionen groß.

Laut Hesse ist noch nicht sicher, bei welcher Streckenführung Hamburg einbezogen werden könnte – denkbar wäre die Verbindung Groningen-Bremen-Hamburg. Wegen der Anbindung an die baltischen und ehemaligen Ostblockstaaten sei der Transrapid für die „Drehscheibe Hamburg“ unverzichtbar. Hamburg unterstreicht sein Engagement auch durch die Mitgliedschaft im Verein Euro-Rapid Network (Turn e.V.), der das Engagement für den Superzug bündelt. (schmoo)

SPD und CDU gemeinsam für Transrapid

12 Hamburger Abendblatt

Donnerstag, 22. Dezember 2005

200 NEUE KILOMETER China baut Transrapidnetz aus

BERLIN – Die Bundesregierung rechnet nach Worten des amtierenden Bundesverkehrsministers Manfred Stolpe (SPD) mit einem Ausbau der Transrapidstrecken in China und geht von einer schnellen Entscheidung aus. Die erste Fernverbindung von 200 Kilometern könne zwischen den Städten Shanghai und Hangzhou zustande kommen. Derzeit ist eine Flughafenanbindung von 30 Kilometer Länge in Shanghai in Betrieb, die rund 1,2 Milliarden Euro gekostet hat. (rtr)

6 Hamburger Abendblatt

Sonnabend/Sonntag, 22./23. Oktober 2005

Abrechnung mit Mehdorn



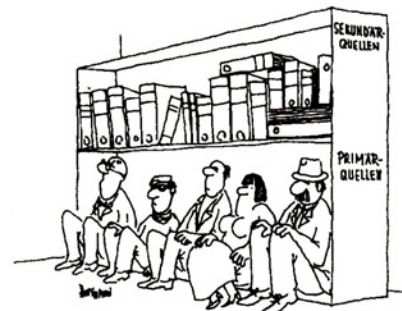
Berlins Finanzsenator Thilo Sarrazin (Foto), einst selbst im Bahnvorstand, geht mit Bahnchef Hartmut Mehdorn hart ins Gericht. Sein Vorwurf: Mehdorn habe sich der Bahn

bemächtigt und verfare damit, als wäre es sein Eigentum. Alle Kernziele der Bahnpolitik habe Mehdorn verfehlt.

Seite 17

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Seite 12 / Mittwoch, 14. Dezember 2005, Nr. 291



Frankfurter Allgemeine Zeitung

Liebe TR-Freunde,

ich denke es könnte allgemein von Interesse sein, ob und wie Herr Dr. Franck, Leiter der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Bundesgeschäftsstelle des BUND - Berlin auf meine anschließende Mail reagieren wird:

Sehr geehrter Herr Dr. Franck,

Wie allgemein bekannt, sind Innovationen Deutschlands wichtigste Ressource, um den nötigen Vorsprung im internationalen Wettbewerb zu sichern. Ohne Vermarktung der Innovationen ist unser Wohlstand und unsere soziale Sicherheit in Gefahr. Der Transrapid ist so eine Innovation, die unsere Wirtschaft und unseren Arbeitsmarkt spürbar unterstützen kann, zumal hier ein laufend mehrstelliges Milliardengeschäft zu erwarten ist. Ihre seit Jahren, gemeinsam mit der Allianz pro Bahn, den Umweltverbänden und den Grünen betriebene Blockadepolitik gegen den Transrapid wird daher den Zukunftsinteressen unseres Landes nicht gerecht.

(Ein Ölförderland würde seine wichtigste Ressource, seine Ölquellen, nicht leichtfertig verstopfen!).

Sowohl die neuerliche Entscheidung der Regierung, ein Weiterentwicklungsprogramm für den Transrapid mit 113 Millionen € zu fördern, als auch das weltweit wachsende Interesse an dieser Zukunftstechnologie sollte daher auch für Sie Anlaß genug sein, Ihre Einschätzung des Transrapid zu überdenken. Eine objektive Beurteilung des Transrapid muß anerkennen, daß er das sicherste und umweltfreundlichste Massenverkehrsmittel der Welt ist.

Besonders hervorzuheben ist:

1. Höchste Sicherheit (Entgleisung, Auffahr- und Frontalkollisionen sind technisch ausgeschlossen).
2. Steigfähigkeit mind. 10 %, dadurch können die meisten teuren und umweltzerstörenden Tunnel und Einschnitte in die Natur entfallen. Ebenso entfallen Bahnunter- und Überquerungen sowie gefährliche beschränkte Bahnübergänge.
3. Beim aufgeständerten Transrapid beträgt der Landverbrauch nur 1/7 im Vergleich zum ICE. Das Gelände unter dem Fahrweg des Transrapid bleibt weitgehend nutzbar erhalten für Landwirtschaft, Feldwege, Bachläufe, Wildwechsel usw.
4. Geringerer Energieverbrauch als beim ICE.
5. Doppelt so schnell und etwa halb so laut wie der ICE.
6. Berührungsloses Schweben, statt kostenträchtigen Verschleißes bei Rad und Schiene.
7. Wintertauglicher als der ICE, der bei Vereisung der Stromleitungen stehen bleibt. Beim Transrapid dagegen befinden sich die Tragmagnete an der Unterseite des Fahrweges und bleiben daher schnee- und eisfrei (es gibt keine freiliegenden Stromleitungen!).
8. Der Transrapid ist besonders geeignet, Inlandsflüge voll zu ersetzen (deutlich umweltfreundlicher und leiser als Flugzeuge, beliebige Zwischenhalte sind möglich, keine wetterbedingten Umleitungen oder Ausfälle).

Um einem völlig neuen Bahnsystem dieser Größenordnung zum Durchbruch zu verhelfen, ist wie bei allen neuen Zukunftstechnologien, eine angemessene staatliche Unterstützung notwendig. Exportchancen sind nur durch die Realisierung einer Referenzstrecke in Deutschland zu erwarten.

Bezüglich der ständig strapazierten Kostenfrage sollten Sie doch folgendes beachten:

1. Prototyp und Nullserie einer technischen Neuheit müssen zuerst funktions- und serientauglich gemacht werden.

Die dabei entstandenen Kosten sind mit dem späteren Serienpreis nicht vergleichbar.

2. Die Stück-Kosten können erst in der Serie ermittelt und weiter reduziert werden, bis nach einer gewissen Anlaufzeit schwarze Zahlen erreicht werden können.

Sie haben öffentlich vor weiteren Investitionen in den Transrapid gewarnt, obwohl er seit fast zwei Jahren in Shanghai seine absolute Tauglichkeit und Zuverlässigkeit bewiesen hat. (Von Rad/Schiene kann man solches wohl kaum behaupten!)

Die jahrelangen Fehlinvestitionen in die Neigetechnik, Kosten durch endlose ICE-Mängel und Fehlplanungen bei Rad/Schiene-Projekten scheinen Sie aber weniger zu stören, als die Förderung einer funktionierenden, volkswirtschaftlich wichtigen Zukunftstechnologie. Daß gerade SIE dieses besonders umweltfreundliche und sichere neue Bahnsystem seit Jahren verteufeln, macht Sie als Umweltschützer unglaubwürdig. Meine Erwartung an den BUND ist, daß man sich endlich zu einer objektiven Einschätzung des Transrapid durchringt und damit zugleich dem Anspruch des BUND als Umweltschützer gerecht wird.

Über eine Antwort und einen weiteren Meinungsaustausch würde ich mich freuen.

Mit freundlichen Grüßen Helmut März

Hallo TR-Freunde,

der BUND hat (fast unerwartet) auf meine erste Mail geantwortet und ich würde mich freuen, wenn unsere Experten mich bei meiner Rückantwort bezüglich der von mir genannten Vorteile (z.B. Weichen, Energieverbrauch, fehlende Netzfähigkeit usw.) unterstützen könnten.

----- Original Message -----

From: Reh Werner

To: helmut.maerz@gmx.net

Cc: Franck Norbert

Sent: Monday, September 12, 2005 12:42 PM

Subject: AW: Transrapid: Umweltfreundliche und sichere Technik ?

Hallo Herr März,

vielen Dank für Ihre Infos. Wir haben uns nie gegen die Technik des Transrapid ausgesprochen, sondern nur jeweils zu Sinn oder Unsinn der einzelnen Projekte Stellung genommen. Das Hauptproblem lag jeweils darin, daß die Bahn kannibalisiert wird/worden wäre (bei Hamburg- Berlin, bei Dortmund - Düsseldorf, bei München – FJS - Flughafen).

Wir sind auch nicht der Meinung, daß man unbedingt eine Referenzstrecke Deutschland braucht, um die Technik zu exportieren. Die Schanghai-Strecke hat das ja gerade bewiesen. Wenn man eine Referenzstrecke in Deutschland bauen will, dann sollte es aber eine sein, die der Bahn nicht schadet und auf der die MSB -Technik ihre Vorteile demonstrieren kann (hohe Beschleunigung, Endgeschwindigkeit, Steigerungsfähigkeit, flexible Trassierung etc.).

Die von Ihnen aufgezählten Vorteile würde ich an einigen Punkten bestreiten, weil sie doch zu sehr auf Werbetexten der Hersteller basieren und in der Realität noch bewiesen werden müssen:

Gefahrenpunkte sind bei der MSB die Weichen. Dort kann es zu sehr gravierenden Unfällen kommen. Der fehlende Verschleiß der Infrastruktur und die Wintersicherheit müssen noch bewiesen werden.

Halb so laut stimmt auch nicht. Der Transrapid ist z.B. mit 300 km/h genauso laut wie der ICE mit 200 km/h. Sie haben ferner wesentliche Nachteile des Transrapid vergessen:

Den höheren Energieverbrauch im Vgl. zur Bahn (wenn man seriös rechnet und sich auf die Grundfläche des Fahrzeugs bezieht), weil das Fahrzeug angehoben werden muß, der elektromagnetische und der aerodynamische Widerstand überwunden werden muß.

Die fehlende Netzfähigkeit. Der Transrapid wird bestenfalls zu Inselösungen führen und die Fahrgäste zu zusätzlichen Umsteigevorgängen zwingen.

Die fehlende Flexibilität bei der Reaktion auf die Nachfrage. Taktverdichtungen wie bei der Bahn (bis zu 90-Sek.-Takt) sind nicht möglich. Unter einen 10-Min.takt kommt man kaum.

Fehlende Eignung der Infrastruktur für Güterverkehr.

Das sind die wesentlichen Punkte, die uns die meisten Projekte skeptisch betrachten lassen.

Herzliche Grüße, Werner Reh,

Referent für Verkehrspolitik, BUND Bundesgeschäftsstelle, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin, Tel. 030 27 586 435, Fax 030 27 586 440, Mail werner.reh@bund.net

Hallo Herr Reh,

leider etwas verspätet, möchte ich Ihnen für Ihre Stellungnahme zu meiner E-mail vom 10. 09. 05. danken.

Ich freue mich, daß Sie sich um eine sachliche Auseinandersetzung bemüht haben, was leider bei TR-Gegnern selten der Fall ist. Nun, Sie haben sich nicht grundsätzlich gegen die TR-Technik, wohl aber gegen die Realisierung dieser Technik in jedem einzelnen konkreten Fall ausgesprochen! Und das ist doch wohl entscheidend! Die von den Grünen entwickelte Ideologie der "grundsätzlichen Bedenken" gegen nahezu jeden technischen Fortschritt, wurde von der Massenorganisation "Allianz pro Schiene" offenbar übernommen, ohne die langfristigen Konsequenzen für unsere Industrie und unseren Lebensstandard zu bedenken.

Die breite Front der TR-Gegner hatte als "Endstation für den TR" bestenfalls das Museum angestrebt. Nur dem gesunden Sachverstand und Weitblick der Chinesen ist es zu verdanken, daß diese große deutsche Erfindung in der Praxis, seit 2 Jahren erfolgreich realisiert wurde.

China versucht mit ALLEN Mitteln das komplette Know-how vom TR zu ergattern, weil sie mit dieser Zukunftstechnologie den Weltmarkt erobern wollen. Immerhin geht es bei TR-Aufträgen stets um mehrstellige Milliardenengeschäfte, die unser Land schon im Interesse der Arbeitsplätze so dringend bräuchte. Entspricht diese Entwicklung immer noch Ihren Zielvorstellungen? Mit der TR-Strecke HH-B hätte die DB-AG schlagartig weltweit die Führung in der Bahntechnik übernehmen und das Monopol für die Verwertung der TR-Technologie in Deutschland halten können. Der TR könnte das Zugpferd für die DB-AG im internationalen Wettbewerb sein. Warum wollen Sie dieses Pferd unbedingt schlachten?

Sie nennen die geplanten TR-Strecken "Kannibalisierung" der DB und "Bahn schädigend"! Demnach sehen Sie den TR als Konkurrenz zu R/S, statt als "Speerspitze" der Bahn im internationalen Wettbewerb (zumal der TR zur DB-AG gehört!). Wer soll das alles noch verstehen?

Wenn man, Ihrer Politik folgend, eine eigene Spitzentechnologie wegwirft, dann ist das doch eher "Harakiri"! Und das ist dann tatsächlich "Bahn schädigend"!

Die "Geburtswehen" des TR bis zu seiner Realisierung in Deutschland, haben erstaunliche Ähnlichkeit mit den Anfängen der Eisenbahn. Je größer eine deutsche Erfindung, desto größer ist der Widerstand durch risikoscheue Bedenkenträger! Aber "wer nichts wagt, der nichts gewinnt".

Was heute das Autobahnnetz für den schnellen Kfz-Fernverkehr ist, das kann morgen in Europa ein TR-Bahn-Netz sein, weil der TR für die großen Distanzen, besonders bei grenzüberschreitenden Schnellverbindungen, die eindeutig bessere Lösung ist. Darüber hinaus ist der TR besser als jede andere Bahn geeignet, Kurzstreckenflüge voll zu ersetzen, zum Wohle der Umwelt.

Noch kurz zu Ihrer Kritik an meinen Infos:

"Höchste" (nicht absolute!) Sicherheit im Vergleich zum ICE, können Sie dem TR ernstlich nicht absprechen, denn die schlimmsten R/S-Unglücke mit z.T. dreistelligen Verlusten an Menschenleben plus erheblichen Sachschadens passierten durch Entgleisen, Frontal- und Auffahr - Kollisionen. All diese Unfallursachen sind, wie Sie wissen, beim TR technisch ausgeschlossen.

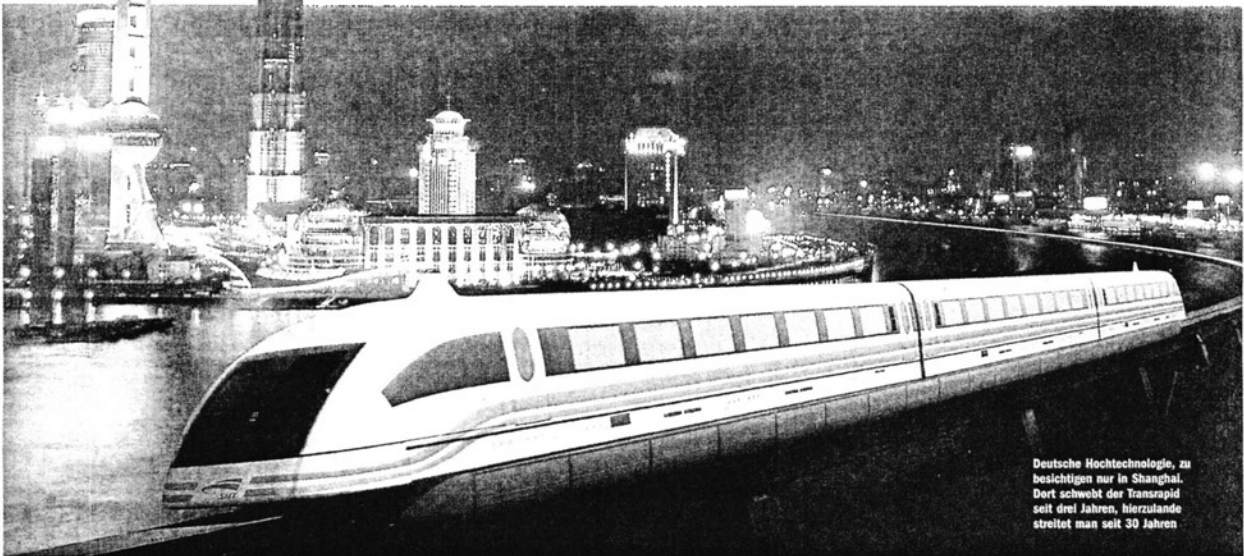
- Die TR-Weichen sind, schon wegen des automatischen Betriebes, mehrfach abgesichert und keinesfalls unsicherer als R/S-Weichen.
- Zur Lautstärke: "Vergleichende Messungen des TÜV Rheinland haben ergeben, daß eine Magnetschnellbahn mit Tempo 300 nur etwa halb so laut ist wie ein Intercity bei 160 km/h". In jedem Fall ist der TR bei gleicher Geschwindigkeit immer deutlich leiser als der ICE.
- Die von mir beschriebene Wintersicherheit des TR (Tragmagnete an der Fahrwegunterseite, keine freiliegenden Stromleitungen) ist doch logisch und einleuchtend und wird auch von Fachleuten nicht ernstlich bestritten. Was, lieber Herr Reh, muß hier noch bewiesen werden?
- Und das Problem mit vereisten Stromleitungen bei R/S ist Ihnen sicher hinlänglich bekannt?
- Der Energieverbrauch pro Fläche ist nicht unbedingt "seriös", da die Breiten unterschiedlich sind und die größere TR-Breite eine bessere Raumausnutzung erlaubt. Wegen der günstigeren Aerodynamik (keine Stromabnehmer oben, keine Räder unten) ist der Energieverbrauch der Magnetschnellbahn (TR08) im Hochgeschwindigkeitsverkehr grundsätzlich wesentlich geringer als derjenige der ICE-Fahrzeuge.
- Fehlende Netzfähigkeit/Insellösung: Es gibt allein in Europa so viele Eisenbahnsysteme, daß ein internationaler Hochgeschwindigkeitsverbund im Rad-Schiene-System praktisch ausgeschlossen ist. Fünfhundert Einzelpositionen waren zwischen den verschiedenen Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitssystemen nicht harmonisierbar. Für ganz Europa gibt es nur eine einzige Fahrwegenorm. Daher können alle Magnetbahn-Normfahrzeuge ohne weiteres europaweit verkehren.
- Taktverdichtung ist beim TR durch die Zahl der Unterwerke veränderbar. Beim EORORAPID - System kann der zeitliche Zugabstand auf 180 Sekunden und so auch der Takt auf 3 Min. verkürzt werden.
- Güterverkehr: Das EORORAPID - Verkehrsprojekt ist ausgelegt für See-Container, Luftfracht, SAL-Fracht, Hochgeschwindigkeit - Expreßfracht, später auch Ro - Ro - Transport etc. Schwerverkehr gehört nach wie vor auf die Schiene.
- Ihre "ständige Skepsis" gegenüber einer TR-Anwendung in Deutschland behindert die Verwertung einer unserer wichtigsten Innovationen, zum Schaden für unser Land und letztlich auch der Bahn, die nach wie vor am "Tropf der Nation" hängt.

Bei Vergleichen zwischen R/S und TR sollte man unvoreingenommen mit gleichen Maßstäben messen. Dann ist der TR in fast allen wichtigen Bereichen R/S eindeutig überlegen und Ihre TR-Blockade nicht zu rechtfertigen. (Kostenvergleiche zwischen ICE-Serie und TR-Prototyp sind untauglich!).

Fazit: Es gibt keine entscheidenden Nachteile des TR gegenüber R/S, wohl aber entscheidende Vorteile und deshalb auch keinen überzeugenden Grund, diese zukunftsweisende Bereicherung unserer Bahntechnologie ausgerechnet im Erfinderland verhindern zu wollen! Es kann nicht vernünftig sein, die Zukunft des rapide wachsenden Massenverkehrs in einer bloßen weiteren Optimierung eines Verkehrssystems zu suchen, das mittlerweile ca. 150 Jahre alt ist. Ohne Mut zu wirklich Neuem werden wir die Zukunft nicht gewinnen. Nach jüngsten Presseberichten haben dies auch die Chinesen und die Amerikaner erkannt. Die TR- Strecke in China soll um 160 km verlängert werden. Die Amerikaner wollen 2 Strecken bauen. Die Golfstaaten und die Briten führen Machbarkeitsstudien durch. Und was haben wir, die Erfinder dieser Technik? Wir haben die Bedenken und werden wohl auch dann noch diskutieren, wenn in anderen Ländern der TR längst abgefahren ist. Warum können wir nicht endlich mal Skepsis durch mehr Optimismus ersetzen, um aus dem (weltbekannten) deutschen Jammertal heraus zu kommen?

Warum können wir nicht endlich fortschrittlichen Zukunftstechnologien wie TR mit Mut, (auch zum Risiko!) zum Durchbruch verhelfen, im Interesse unserer Wirtschaft, unseres Wohlstands, unserer sozialen Sicherheit und unserer Umwelt.

Herzliche Grüße, Helmut März



Deutsche Hochtechnologie, zu besichtigen nur in Shanghai. Dort schwebt der Transrapid seit drei Jahren, hierzulande streift man seit 30 Jahren

Bei der Magnetbahn ziehen sich Gegensätze an

Zum ersten Mal seit Jahren stellen CDU und SPD gemeinsamen Antrag an den Senat: Zukunftszug soll durch den Norden schweben

CDU und SPD in Hamburg wollen den Transrapid nach Hamburg schweben lassen. Ein interfraktioneller Antrag fordert den Senat auf, sich für eine Referenzstrecke im Norden einzusetzen. CDU-Verkehrsexperte Klaus-Peter Hesse und SPD-Verkehrspolitikerin Karin Timmermann sind die Urheber des gemeinsamen Vorstoßes. Es ist das erste Mal seit Jahren, daß Regierungsfraktion und größte Oppositionsfraktion gemein-

sam einen Antrag an den Senat richten. Der Berliner Koalitionsvertrag sieht eine Transrapidstrecke in Deutschland vor „zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Technologiestandortes Deutschland“.

In der ersten Fassung des Vertrags war noch die Verbindung vom Münchner Flughafen in die Innenstadt als Referenzprojekt vorgesehen. Auf Druck verschiedener Länder, darunter auch

Hamburgs, wurde die Festlegung gestrichen. Insofern ist der Antrag von CDU und der SPD die logische Fortführung dieser Lobbyarbeit.

Die beiden Verkehrsexperten betonen, daß man sich noch nicht auf eine Strecke festgelegt habe. Es gehe vielmehr darum, „den Finger zu heben, und zu sagen, wir wollen dabei sein“, wie es Timmermann ausdrückt. Denkbare Strecken wären die Verbindung in die Niederlande (Amster-

dam) oder das Projekt Hamburg – Berlin. Auch an „vielfältige Optionen einer weiterführenden Vernetzung als Eurorapid mit dem skandinavischen und dem nord-osteuropäischen Raum“ wird gedacht.

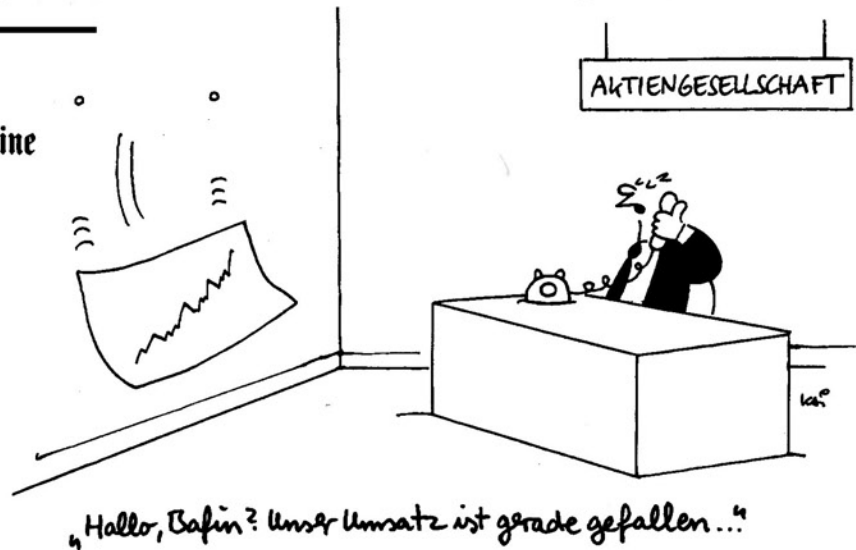
Für die beiden Hamburger Volksparteien kommt dem Antrag noch eine weitere Bedeutung zu: Sie zeigen, daß sie grundsätzlich zur Zusammenarbeit bereit sind. flo

5. NOV. 2005

Frankfurter Allgemeine

Das Verkehrsmittel der Zukunft

Der Wunsch nach Mobilität gehört zum modernen Leben. Aber: Wenn wir es nicht schaffen, mehr Autofahrer zum Umsteigen in den öffentlichen Personennahverkehr zu bringen, verschlechtern sich die Lebensbedingungen für alle. Mit der Magnetbahn gibt es endlich eine Technologie, die Schluss macht mit der zunehmenden Umweltzerstörung.



Historische Entwicklung im Verkehrswesen.

Die Entwicklung des Menschengeschlechtes ist immer auch mit der Frage nach schnellerer Bewegung, Zeitersparnis und strategischem Vorteil verbunden gewesen. Sei es der Schnellläufer von Marathon, der den Athenern den Sieg als erster mitteilte, seien es schnellere Reiter oder die noch schnelleren Kampfswagen der Hethiter und Ägypter nach der Einführung des Rades, immer ging es um den individuellen Geschwindigkeitsvorteil. Die Wikinger rollten ihre Kielboote bei Haithabu im 8. Jahrhundert n. Chr. noch auf Rollhölzern ca. 24 Kilometer zur Trenne auf einer Sandspur, um sich die Fahrt um Kap Skagen zu sparen. Das Mittelalter steigerte sich zu vier- und sechsspännig fahrenden Postkutschen.

Aber es stellte sich bald heraus, daß noch so viel schiebende Wikinger oder galoppierende Zuggpferde ineffektiv blieben, wenn eine zu unebene und rauhe Fahrbahn weiteren, durchaus möglichen Geschwindigkeitssteigerungen natürliche Grenzen setzte. Also glätteten die Germanen ihre Schiffstrasse mit gestampften Lehmlagen, pflasterten die wohlhabenden von Turn und Taxis ihre Postwege mit möglichst glatten Steinlagen. In den schlesischen Bergwerken setzte man, so weit wir wissen, erstmals die Loren zur Minderung des Rollwiderstandes auf hölzerne Bohlenwege und sicherte sie vor dem Entgleisen durch einen zwischen den Rädern angebrachten Spurnagel.

Mit der Findung des Spurkranzes war danach das Rad/Schiensystem, so wie wir es heute 250 Jahre später noch kennen, komplett. Um 1767 wurden in Coalbrookdale, bekannt auch durch seine erste Stahlbrücke über den Fluß Savern, erstmals gußeiserne Schienen eingesetzt, die später von Stevenson verbessert und auch 1835 zwischen Nürnberg und Fürth, bei Deutschlands erster Eisenbahnstrecke, auf Schwellsteinen verwendet wurden. Es entstanden in vielen Großstädten Pferdebahnen, bei denen die von Pferden gezogenen Passagierwagen nun selbst auf Schienen rollten.

Die Einführung der Elektrolok durch Werner v. Siemens auf der Berliner Gewerbeausstellung im Jahr 1879 reduzierte danach die eigentlich nur noch für die Zugtiere nötige Pflasterung zum bis heute üblichen Schotterbett. Dieser technische Weg zu immer höherer Geschwindigkeit, verbunden mit der Forderung nach immer glatteren Fahrwegen steht jetzt in unserer Zeit mit der Erfindung des Magnetschwebeweges durch Kemper vor dem nächsten logischen Schritt, denn der Schienenschnellverkehr rückt selbst diese bisher als relativ glatt angenommene Stahlschiene wieder in den Rang einer Kopfsteinstraße, läßt jede kleinste Unebenheit als Stoß- oder Lärmschwingung spüren, erfordert wegen der starken Beanspruchung einen außerordentlich hohen Sicherheits-, Wartungs- und Pflegeaufwand, der personalintensiv und verantwortungsvoll ist.

Ganz im Gegenteil zur Magnetrasse, die, da sie sich völlig berührungsfrei gestaltet, sich selbst bei Reisezeiten im Range des Mittelstreckenfluges als schwingungs-, verschleiß- und lärmfrei zeigt. Dazu überzeugen ihre weiteren Leistungsdaten absolut: 15/17 Mio.€/km bei minimalem Pflegeaufwand der Strecke, 80/91 dezibell, was annähernd halbe Lautstärke bedeutet und Lärmschutzmaßnahmen minimiert, 40/59 Wattstunden/Sitzplatz, eine Energieersparnis die durch die sinnvolle Anordnung des Antriebes in den Fahrweg möglich wird, was Beschleunigung an den Stellen zur Verfügung stehen läßt, an denen man sie braucht, anstatt sie profilaktisch und unter Vergeudung von Ladekapazität im Land herumzufahren.

Die Feldbelastung der Magnete liegt bei einem Sechstel einer Trockenrasur und gefährdet bei niemandem einen Herzschrittmacher. Die immer wieder vorgetragene Unwirtschaftlichkeit demaskiert sich also als Mangel an wirtschaftlich/technischem Weitblick oder noch weit schlimmer, als dogmatische Verblendung.

Vor 20 Jahren: Geschwindigkeitsrekord des TR06 auf Teilstück der TVE Lathen

Nach Informationen der ehemaligen Technik-Zeitschrift "hobby" (12/1985) erreichte der TR06 am 5. Oktober 1985 um 11:32h erstmalig eine Geschwindigkeit von 320km/h. Dies geschah nahezu unbemerkt von der Öffentlichkeit. Zu diesem Zeitpunkt war ein Testbetrieb auf der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) entlang einem 21,4 Kilometer langen nördlichem Teilstück möglich, welches im Vorjahr in Betrieb genommen wurde.



Fotomontagen mit Modell des TR07: Ehapa Verlag Stuttgart

Einige Wochen später geriet der Transrapid erstmalig in die Schlagzeilen, als der damalige Bürgermeister von Las Vegas William H. Briare nach einem Besuch der TVE in Lathen sein Interesse für den Einsatz der Magnetbahn auf einer Strecke zwischen Las Vegas und Los Angeles bekundete.

Zu dieser Zeit wurde bereits eine erste Anwendungstrecke für Deutschland gesucht. Im Gespräch waren Hamburg-Hannover, Berlin-Hannover als Flughafenverbinder und als Favorit die Verbindung zwischen Köln und Frankfurt. Letztere wäre zugleich eine Demonstration der Leistungsfähigkeit des neuen Bahnsystems gewesen. Als Realisierungskosten wurden 1985 12 bis 15 Millionen DM pro Doppelspur-Kilometer errechnet, wohingegen die Kosten der Rad-Schiene-Lösung bei knapp 27 Millionen DM liegen sollten. Die etwa 180 Kilometer lange Strecke hätte somit als ICE-Trasse gut 5 Milliarden DM kosten sollen. Schließlich wurden es knapp 6 Milliarden Euro, vor allen wegen der exorbitanten Kosten der Tunnel-Bauwerke, von denen beim Transrapid nur etwa ein Drittel erforderlich gewesen wären.

Zunächst sollte jedoch der Rad-/Schiene-Technik Vorrang eingeräumt werden. Am 26.11.1985 wurde mit einer breit angelegten Medienaktion der Inter City Experimental (ICE) unter Anwesenheit von Forschungsminister Riesenhuber, Verkehrsminister Dollinger sowie Nordrhein-Westfalens Ministerpräsident Rau und Bahn-Chef Gohlke der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Demonstrationsfahrt zwischen Bielefeld und Essen erreichte auf dem Streckenabschnitt zwischen Gütersloh und Oelde mit 317km/h fast die zuvor erreichte Rekordgeschwindigkeit des Transrapid, konnte sie jedoch nicht überbieten. Doch der ICE wurde zum "Lieblingsspielzeug vieler Politiker und Beamter", so der ehemalige Thyssen-Vorstands-Chef Dieter Spethmann. Als dieser Ende der Achtziger Jahre zusammen mit Alfred Herrhausen, dem damaligen Chef der Deutschen Bank in Bonn das Projekt einer privat finanzierten Transrapid-Verbindung als das "Große C" über sieben westdeutsche Großflughäfen zwischen Hamburg und München präsentierten und als Keimzelle die Verbindung zwischen Ruhrgebiet und Frankfurt nannten, erhielten sie von allerhöchster Stelle die Antwort: "Da kommt doch der ICE hin!".

Michael Dittmer



Ein Kurzurlaub im Emsland als Geschenk

Wir kamen morgens zur Versuchsstrecke des Transrapid, als wir von unserem Freund Charly überrascht wurden, der uns zwei Tickets für den Transrapid schenkte (und extra aus Kiel an gereist war). Der Transrapid hinter uns war zum Museum umgebaut.



Anna-Clara (ich natürlich auch) war ganz gespannt, wie schnell wir jetzt fahren würden.

Fotografieren während der Fahrt machte keinen Sinn, denn wir sind fast 400 km/h gefahren. Der Zug bewältigt sogar mäßige Steigungen und Neigungen von ca. 6°, so daß wir auch in die Kurven gingen und die "acht" zweimal fuhren.

(Anm: es sind sogar bei 400km/h 10% Steigung möglich und 12% Querneigung auf der Strecke)

Eine Strecke sind ungefähr 40 Kilometer. Es war ein schönes Gefühl, so schnell und komfortabel zu fahren. Ich bin richtig stolz gewesen, daß eine solche wegweisende Technik, der Transrapid, in Deutschland gebaut wird. Danach sind wir noch ins Kino gegangen. Hier werden mehrere Filme über die Entwicklung des Transrapid gezeigt.

Danach sind wir nach Papenburg gefahren. Wir hatten eine Fahrt zur Meyerwerft per Internet reserviert. Die Karten mußten wir jetzt von einem alten Zweimaster abholen. Sehr originell.



Die geführte Tour durch das Dock ist wirklich interessant. Zwei Filme wurden gezeigt, wir haben zwei verschiedene Docks gesehen und sehr viele Details erfahren. Die Werft beschäftigt ca. 2500 Menschen.

Am nächsten Tag (Freitag) sind wir nach Norderney gefahren. Dort angekommen, haben wir uns gleich ein Rad ausgeliehen. Die langgezogene Insel ist schätzungsweise 15 Kilometer lang.

Im Ort geht es sehr lebhaft zu. Man sieht viele Geschäfte, Touristen und Kurgäste. Kurz hinter dem Deich sieht man den breiten Strand mit den Strandkörben. Gen Osten der Insel weideten Pferde.



Hier sieht man im Osten der Insel, wie Land dazu gewonnen wird.

Alles in allem, der Transrapid war ein Supererlebnis, das Emsland ist als Urlaubsort sehr empfehlenswert, was wir ohne Charly und Elke und Daniela wahrscheinlich selber nicht so schnell entdeckt hätten (es war unser Hochzeitsgeschenk von ihnen).

Volkert Behr (aus Luxemburg)

Friedrich Wilhelm Merck wurde 60

Unser Vorsitzender, Friedrich Wilhelm Merck, wurde im vergangenen Jahr 60 Jahre alt.



Friedrich Wilhelm Merck erblickte am 16. April 1945 in Sahlenburg (heute Teil von Cuxhaven) im damaligem Preußen, Provinz Hannover das Licht der Welt. Mit knapp sechs Jahren begann am 12.04.1951 an der Grundschule im heutigen Cuxhaven seine Schulzeit, welche 1964 mit dem Abitur in Hamburg an einem Humanistischen Gymnasium endete.

Anschließend machte er ein Feinmechanisches Industriepraktikum (mit einer Ausbildung in Elektrotechnik, Metallverarbeitung) und begann im selben Jahr das Studium der Physik mit dem späteren Studiengang Analytische und Angewandte Systemtheorie im Wahlfach. Zwischen 1982 und 1985 machte er mündliche Examen in Analytischer und Angewandter Systemtheorie sowie Physik. Seit 1992 ist er weltweit führend auf dem Gebiet der Informationsquanten-Theorie.

Im Jahr 1970 begann er in Hamburg-Harburg eine Initiative zur Gründung der Technischen Universität (TUHH), hieraus resultierte innerhalb des Zeitraums um 1974 bis 1992 seine Mitgliedschaft im Vorstand der Gesellschaft zur Förderung der Hochschuleinrichtungen in Hamburg-Harburg / TUHH e.V.

Diese Aktivitäten verliefen im großen Maße parallel zu seinem Engagement für ein vereintes Europa: Zwischen 1967 und 1989 war er am Aufbau der ersten gesamteuropäischen Partei beteiligt, innerhalb derer er zuletzt Europäischer Schatzmeister war. Ab 1975 übernahm er den Vorsitz der Kommission der Europäischen Föderalisten für Europäische Verfassung. Im selben Jahr war er federführend an der Erstellung des ersten von einem EG-Ratspräsidenten als brauchbar anerkannten europäischer Verfassungsentwurf beteiligt, welcher inzwischen eine Art "Masterplan für Europa" darstellt.

Im Jahre 1980 war er Mitbegründer der politischen Partei "DIE GRÜNEN" und erster Vorsitzender des Landesverbandes Hamburg derselben. Er besitzt dessen Mitgliedsausweis Nr. 0001. Er suchte in dieser Partei stets eine konstruktive Auseinandersetzung mit dem Thema Magnetschwebetechnologie, wobei er dort eine stetige Zunahme der Akzeptanz feststellt, die auch mit einem Generationswechsel einher geht.

Auf beruflicher Ebene war Friedrich Wilhelm Merck von 1987 bis 1997 Lagermeister beim Aufbau des fahrplangebundenen Frachtexpres-Systems "Eurapid" (mit Abfertigung, Disposition etc.),

wobei er ab 1990 in eine selbständige Tätigkeit einstieg. Ab 1992 / 1998 führte er Großprojektmanagement, besonders im RE-Bereich (erneuerbare Energien, Wasser- und Windkraft) durch und machte Unternehmensberatung. Hierbei erwarb er und vermittelte seine Erfahrungen mit Geschäften im Nahen Osten.

In den Jahren 2000/01 entstand die Millenniumsausgabe des Verfassungsentwurfs für eine Europäische Föderation, darauf aufbauend erfolgte die Initiative zum Europäischen Grundrechtekonvent (unter Altbundespräsident Prof. Dr. Roman Herzog) mit Überleitung zum Verfassungskonvent der Europäischen Union (unter Leitung des früheren französischen Staatspräsidenten Valerie Giscard d'Estaing). Im Jahr 2004 fand die feierliche Unterzeichnung der EU-Verfassung durch die europäischen Staats- und Regierungschefs statt.

Bereits 1997 wurde Friedrich Wilhelm Merck klar, daß sehr starke Kräfte dabei waren, die Magnetschnellbahn zwischen Hamburg und Berlin aus dem Rennen zu befördern. Er warnte die Industrie vor diesen Bestrebungen, welche jedoch glaubte, die anstehenden Probleme auf die bisher praktizierte Art selbst lösen zu können. In der Woche nach dem vorläufigen Aus der Transrapid-Strecke am 05.02.2000 zeigten sich Vertreter der Industrie offener, als Friedrich Wilhelm Merck ihnen nahelegte, alle Planungsunterlagen sicherzustellen anstatt zu vernichten. Es kam zu einer Zusammenarbeit mit der Handelskammer Hamburg, wobei ihm nach Gesprächen klar wurde, daß eine Fördergesellschaft fehlte. Während eines Telefonats mit Transrapid International erhielt er den Hinweis auf die Existenz des Transrapid-Freundeskreises, mit welchem sich eine Fördergesellschaft auf die Beine stellen ließe.

Friedrich Wilhelm Merck ist seit 09.06.2000 Vorsitzender (Gründer) der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. Zu seinen dortigen Aktionen gehört zwischen 2000 und 2002 das Erarbeiten der „Planungsbasis Spurgeführter Verkehr“, d.h. der Grundlagen zur Optimierung des Eisenbahn- und Magnetschnellbahn-Verkehrs – gemeinsam mit VDEI-Ingenieuren und Fachleuten aus anderen Branchen.

Ab März 2001 war Friedrich Wilhelm Merck mit den Gründungsvorbereitungen zu einer Gesellschaft für Vernetzung, Bau und Betrieb von Magnetschnellbahnen / EORORAPID beschäftigt. Hieraus entstand im August 2002 die EORORAPID Arbeitsgruppe – Magnetbahngesellschaft in Vorbereitung – (GbR.). Am 19. März 2003 war er Mitbegründer der EORORAPID GmbH und Deutsche EORORAPID GmbH & Co. KG (Regiegesellschaft für Magnetbahn-Verkehrssysteme); seither ist er Geschäftsführer der beiden Gesellschaften.

Ich kenne Friedrich Wilhelm Merck aus Gesprächen als einen Menschen, der eine intuitive Fähigkeit besitzt, Vorgänge in ihrer systemtheoretischen Gesamtheit und mit hoher politischer Brisanz zu erfassen. So sah er beispielsweise zur Zeit des Kosovo-Konflikts Anfang 1999 zufällig die nächtliche Wiederholung einer Talkshow mit Fliege, in welcher die Prophezeiung eines Soldaten während des ersten Weltkrieges zur Sprache kam, welcher zufolge die Russen mit dem Versuch scheitern würden, die Herrschaft über ganz Europa zu erlangen. Friedrich Wilhelm Merck realisierte daraufhin, daß sich hochrangige russische Militärs nach dem Ende des Kalten Krieges und der daraus resultierenden weltpolitischen Entwicklung schwer gedemütigt fühlten und darauf sann, eine militärische Aktion zur Wiederherstellung des Russischen Selbstwertgefühls zu entfachen. Er erkannte einen Ausweg aus dieser Lage, die er an Boris Jelzin per Fax kommunizierte: Es war die Empfehlung, den Befehl der russischen Armee zu erteilen, als erste in Pristina einzumarschieren, um ihr auf diese Weise ihren Stolz wiederzugeben.

Am 12.06.1999 besetzte in den frühen Morgenstunden ein kleiner russischer Verband den Flughafen der Stadt, kurz bevor die Kfor-Truppen einrückten.

Michael Dittmer 10.01.2006



Glosse der Redaktion

Es wird gesagt, Geschichte wiederhole sich nicht, aber die Notwendigkeit, in dieser sich ständig stärker zueinander bewegenden Informationsgesellschaft, nun auch für ein angemessenes und zukunftsweisendes Zueinander der Menschen und Produkte zu sorgen, erinnert mit seinem mal ja - dann doch lieber nein - vielleicht aber doch ein bißchen, in vielem den Irrfahrten des Odysseus. Die Circe an der Seine versucht sich und jedem anderen einzureden, ihr Rad-/Schienensystem wäre das größte. Zwar ist diese Art der Fortbewegung bekanntermaßen keineswegs neu, aber weil es mit der alternativen Luftkissentechnik damals nicht geklappt hat, die Franzosen aber immer etwas für ihre Gloire brauchen, muß es eben so gehen. Also werden flugs auch bei uns hier und da sogenannte Schnellstrecken gebaut, ohne Konzept, viel zu teuer und am Bedarf vorbei. Bei Polyphem, dem zunächst einäugigen, später gänzlich blinden Zyklopen triumphiert das ewig Gestrige. Eschede - vergessen, jedes Jahr 12 Mrd. aus öffentlichen Haushalten - weiß ich nicht, der Lärm - Hauptsache nicht bei mir, neue Technik - erst mal sehen was die anderen machen. Ja, und dann der Lockruf der Sirenen, der Wind weht immer - aber die Ersatzkraftwerke müssen parat stehen, Sonne schickt keine Rechnung - aber die Kollektorenher- und Aufsteller - und wann scheint sie bei uns denn schon so, daß es sich lohnte? Bei Scylla und Charybdis ist ein Ziehen und Zerren und man fragt sich, wer von den Mächtigen hier und anderswo hat eigentlich, aus welchen Gründen auch immer, ein Interesse, daß es den Transrapid bei uns nicht gibt? Aber wir können uns trösten, so wie bei unserem Helden die Vernunft alle Hürden überwand und er dank seiner Beharrlichkeit sowie Einsicht auf höchster Ebene sein Ziel erreichte, so werden auch wir das angemessene Verkehrssystem für das größere Europa erreichen, je eher desto besser. WULF H. RUMPEL

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Seite 38 / Dienstag, 6. September 2005, Nr. 207

Entrümpelung XI



Die Windräder

Von Hans D. Barbier

Das ist das erste, was wir kaputtmachen werden.“ Dieser schöne Satz gehört ins Regierungsprogramm der Bundeskanzlerin Angela Merkel. Unter Parteifreunden wird Honorar dafür nicht fällig werden. Gesagt hat das nämlich der neue Minister für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Oliver Wittke. Gemeint hat er damit die Windräder. Was in dieser schnörkellosen Ankündigung aufscheint, ist das erfrischendst formulierte Energieprogramm in der Geschichte der Bundesrepublik: Was immer wir tun werden, erst muß und wird Schluß sein mit dem Unfug. Der junge Landesminister hat es so nicht formuliert. Aber er hat es wohl so gedacht. Und wenn das eine Perspektive auf die Energiepolitik einer Bundesregierung Merkel eröffnete, dann würde sich schon dafür die wägende Wahrnehmung der überraschend früh über Deutschland gekommenen Wahlchance lohnen.

Wenn spätere Historiker einmal nach Symbolen für die Hybris und für den Firlefanz der Grünen suchen, dann werden sie auf Windräder stoßen. Wo immer diese Räder stehen: Sie stehen dort vor allem für die Bereitschaft einer als Politik drapierten Weltanschauung, die sich um die planetarischen Kosten der Zivilisation sorgt, aber gegen jede Kalkulation der hier und heute anfallenden Kosten ihres Programms im Tun und Verhindern resistent ist. Es gibt - jedenfalls für die Verhältnisse Deutschlands und vergleichbarer Regionen - keine teurere und somit auch dümmere Variante von Energiepolitik als das Setzen auf die Windenergie.

Der Wind weht, wo er will. Aber er weht nicht dann, wenn man ihn braucht. Das heißt: Hinter der rechnerischen Kilowattleistung eines jeden Windrads muß die Ersatzleistung eines Kraftwerks stehen, damit verhindert wird, daß nach der ökonomischen nun auch noch in der meteorologischen Flaute die Fließbänder zum Stehen kommen. Die Kraftwerke müssen diese Zusatzkapazitäten dauerhaft vorhalten, denn die Berechnung einer Ausfallwahrscheinlichkeit des Windes nutzt wenig, wenn die Windstille da ist: Strom muß dauernd verfügbar sein, das Ausweichen in schwankende Lieferfristen steht den Kraftwerken als betriebswirtschaftliche Strategie nicht zur Verfügung. Wer heu-

te den Schalter bedient, der will damit nicht Licht oder Antriebsenergie für morgen bestellen. Die Verteuerung der Energie durch das Vorhalten von Kapazitäten für Zeiten der Windstille ist also beträchtlich. Das muß irgendwie finanziert werden. Und die realen Kosten sind durch keine Finanzierung aus der Welt zu schaffen. Wenn neben der Kohleförderung nicht auch noch die Umwandlung der Kohle in Strom subventioniert werden soll, dann verteuert sich das Produzieren am Standort Deutschland, weil die Kraftwerke höhere Preise nehmen müssen. Das hat dann die bekannten Folgen für die Beschäftigung. Wird aber subventioniert, dann steigt die Steuerlast. Mit den ebenfalls bekannten Folgen für die Beschäftigung. Oder in den öffentlichen Etats wird nach dem Buchungssatz „Ausbildung an Windstromsubvention“ verfahren. Keine Bildungskapazitäten, dafür aber Ausgleichszahlungen an die zur Verteuerung gezwungenen Kraftwerke. Auch das empfiehlt sich nicht für die Standortpflege eines ohnehin zur Beschäftigungsschwäche neigenden Gebietes, das von neuen, billiger produzierenden Konkurrenten herausgefordert wird.

Von alledem wollen die Grünen nichts wissen. Und die Anbieter von Windstrom sollen nichts davon wissen. Im Gegenteil: Ihnen wird das Investieren in Windräder durch die von den Kraftwerken zu zahlenden, garantierten Abnahmepreise für Windstrom schmackhaft gemacht. Das ist neben den Ersatzkapazitäten der zweite Verteuerungsfaktor. Und der dritte kommt hinzu, wenn in Deutschland auch die letzten Käme der Mittelgebirge mit Windrädern verschandelt sind. Dann ziehen die Mühlen hinaus auf die See. Und die per Kabeltransport zu überwindenden Entfernungen vom Windrad zur Glühbirne, zum Computer oder zur halbautomatischen Werkbank werden noch länger und noch teurer. So werden durch die Kraft des Windes aus den Halbautomaten Vollautomaten und aus Beschäftigten Arbeitslose.

Diesen Unfug kann sich nur eine Partei leisten, deren Klientel entweder durch überdurchschnittlich günstige Positionen in der Einkommenspyramide oder durch die irrige Ansicht, die Produktionsferne von Beschäftigten schütze auf Dauer vor dem Verlust des Arbeitsplatzes, gegen das Rechnen in Kostenkategorien immun ist. Wie lange das für die Wähler der Grünen gilt, mag ungewiß sein. Gewiß gilt es nicht für die Wähler der anderen, sich um Bundestagsmandate mit Aussicht auf Erfolg bemühenden Parteien. Auch dazu hat Oliver Wittke den zusammenfassenden Kurzkomentar schon geliefert: „Herrlich, Rot-Grün hat sich zu Tode regiert.“ Ja, so ist es gewesen. Sie haben uns das Lied vom Wind erzählt. Es reicht.

FAZ.NET Die bisher erschienenen Folgen unserer Serie finden Sie im Internet auf unseren Seiten www.faz.net/entruempelung

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

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

Herrn
Friedrich Wilhelm Merck
Schlesierweg 14

21217 Seevetal

Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

