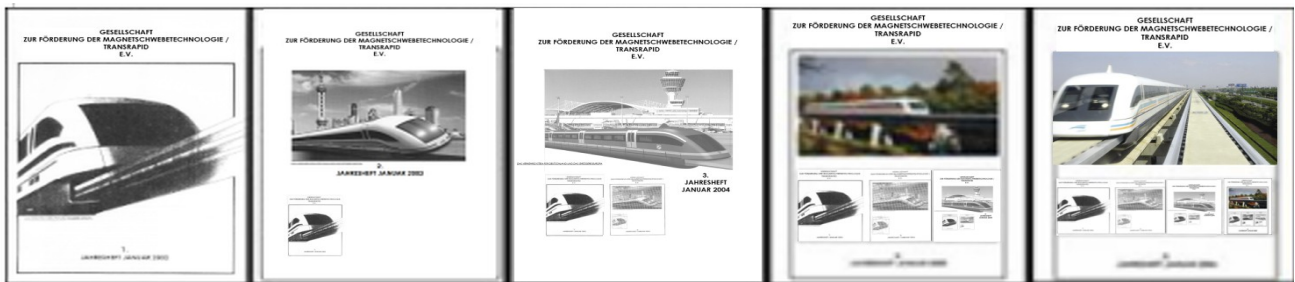


# GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBETECHNOLOGIE / TRANSRAPID E.V.



Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

## **Inhaltsverzeichnis:**

<a href="#">Vorwort des 1. Vorsitzenden</a>	<a href="#">Seite 2-3</a>
<a href="#">Veranstaltungen:</a>	
<a href="#">Vorstandssitzung/Hauptversammlung/Wahlen</a>	<a href="#">Seite 4-5</a>
<a href="#">Rechenschaftsbericht</a>	<a href="#">Seite 6-12</a>
<a href="#">Wikipedia-Querelen</a>	<a href="#">Seite 13-14</a>
<a href="#">Presseberichte/Schriftverkehr</a>	<a href="#">Seite 15-19</a>
<a href="#">Parteien zum Transrapid</a>	<a href="#">Seite 20</a>
<a href="#">Presseberichte/Schriftverkehr</a>	<a href="#">Seite 21-32</a>
<a href="#">Brief an die Bundeskanzlerin</a>	<a href="#">Seite 33-35</a>
<a href="#">Presseberichte/Schriftverkehr</a>	<a href="#">Seite 36-52</a>
<a href="#">Transrapid-Evakuierungsübung</a>	<a href="#">Seite 53-54</a>
<a href="#">6. Transrapidfachtagung / Maglev-Konferenz in Dresden</a>	<a href="#">Seite 54-55</a>
<a href="#">Presseberichte/Schriftverkehr</a>	<a href="#">Seite 56-60</a>
<a href="#">Zum Gedenken (Detlev Schubsy, Wilhelm Völkening u.a.)</a>	<a href="#">Seite 61-63</a>
<a href="#">Argumente</a>	<a href="#">Seite 64</a>
<a href="#">Stellungnahme</a>	<a href="#">Seite 65-66</a>
<a href="#">Hans-Jürgen Rindfleisch 65 Jahre</a>	<a href="#">Seite 67</a>
<a href="#">Urlaub/Reise</a>	<a href="#">Seite 68</a>
<a href="#">Anmerkungen zum Zeitgeist</a>	<a href="#">Seite 69</a>
<a href="#">Das Jahr im Bild</a>	<a href="#">Seite 71</a>
<a href="#">Aufnahmeantrag</a>	<a href="#">Seite 73</a>

CD

Titelbild:

Transrapid 09 im Flughafen München, Aufnahme Mobil 08/06, 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, 21245 Tostedt, Am Toberbusch 19, Landkreis Harburg, 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 Jahreshft 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.A. Rumpel beim Mailedienst, 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!

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

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck \* Schlesierweg 14 \* 21217  
Seevetal

+49 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 –  
Wirtschaftlichkeit für Europa*

Seevetal, den 18.01.2007

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

Gemeinnütziger Verein

## Von der „Wohlstandsregion Ost“ zum europäischen Hochgeschwindigkeits-Verkehrsnetz

Von Friedrich Wilhelm Merck

Es ist 21:33 Uhr am 18.01.2007 – vor genau einem Jahr beschloß die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg den Antrag der CDU- und der SPD-Fraktion: „Transrapidstrecke unter Einbeziehung Hamburgs“:

### **Der Senat wird ersucht,**

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

Heute um 21:33 Uhr, genau ein Jahr später, bläst ein Orkan mit Windgeschwindigkeiten oberhalb von 110 km/h und Spitzengeschwindigkeiten von mehr als 200 km/h über das Land. Der Fernverkehr der Deutschen Bahn AG wurde vor zwei Stunden komplett eingestellt. Auch der Flugverkehr ist stark behindert. Die Zeitabstände zwischen den einzelnen Landungen mußten aus Sicherheitsgründen verdoppelt werden. Viele Flüge sind ausgefallen.

Auch in der **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Zentrale tagt der virtuelle Krisenstab. Das neue Sicherheitssystem der Magnetschnellbahn soll in dieser Nacht seine erste Bewährungsprobe bestehen. Sekundengenau meldet es alle umherfliegenden Teile im Schutzbereich der Hochgeschwindigkeits-Fahrwege ebenso wie Unwetter, Sichtweite und Sturmstärke.

Das **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Sicherheitssystem ist vierfach unterlegt – auch wenn ein System komplett ausfällt, sorgen noch drei unabhängig voneinander funktionierende Systemeinheiten für das sichere Weiterschweben.

Und das Wetterszenario unterscheidet sich kaum von den realen Wetterverhältnissen heute nacht:

Orkan – Windstärke 12 auf der Beaufort-Skala ist für die Magnetschnellbahn eigentlich noch kein Thema. Mit 550 km/h schwebt sie auf dem doppelspurigen Fahrweg über Land. Erst ab 130 km/h Seitenwind drosselt sich die Höchstgeschwindigkeit selbsttätig und stetig auf 430 km/h bei 180 km/h Seitenwindstärke – aus Sicherheitsgründen. Nur wo Seitenwind-Geschwindigkeiten von mehr als 180 km/h auftreten, wird die Geschwindigkeit zeitweise auf die Sichtfahrt-Geschwindigkeit von 40 km/h heruntergefahren – einfach deshalb, weil für diese Windgeschwindigkeiten noch keine Erfahrungswerte vorliegen. Sobald das Starksturmfeld durchschwebt ist und die Windgeschwindigkeit wieder unter 180 km/h sinkt, beschleunigt der Zug wieder auf Geschwindigkeiten oberhalb von 400 km/h.

Gleichzeitig findet auf einer **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Neubaustrecke, auf welcher der reguläre Fahrplanbetrieb noch nicht aufgenommen wurde, die Testfahrt einer menschenleeren Magnetschnellbahn statt. In der Mitte dieser Strecke mißt der Seitenwindsensor einen Orkan mit 205 km/h Sturmstärke. Der Testzug nähert sich mit 550 km/h der Orkanregion. Mikrometergenau vermessen die Abstandssensoren die Spurhaltigkeit des **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Fahrzeugs. Erst in der Nähe der Windspitzen wird der Seitendruck so stark, daß die Testelektronik die Geschwindigkeit auf 500 km/h herabfährt,

um die Testgrenzwerte für den Seitendruck einzuhalten. – Das Testergebnis: Auch bei 205 km/h Seitenwind ist bei einer Zuggeschwindigkeit von 400 km/h noch genügend Sicherheitsreserve vorhanden.

Es ist der Morgen des 17. Januar. Hamburg meldet eine Sturmflut von 3,80 Meter über dem mittleren Tidehochwasser. Einige Schienenwege sind bei dieser Sturmflut hochwassergefährdet. Nicht so der **EORO RAPID**<sup>®</sup>. In fünfeinhalb Metern Höhe über dem mittleren Hochwasser schwebt er noch überall mindestens zwei Meter über dem Wasser. Ein Zug schwebt in 60 Metern Höhe über das Goldene Hafentor auf das EADS- Gelände der Airbus-Bauer zur Instandhaltung.

Sciencefiction ? – Phantasie ?

Sciencefiction – nein. Ein wenig Phantasie – vielleicht. Die Magnetschnellbahn ist bereits heute ein vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenes Verkehrssystem. Die Höchstgeschwindigkeit von 550 km/h liegt im möglichen Betriebsbereich der heute existierenden Transrapid<sup>®</sup>-Technologie. Die bereits gebauten Züge TR07 und TR08 können mit 430 km/h auch noch bei 160 km/h Seitenwind schweben.

Die Europäische Union verlangt heute von uns kein „Technologieprodukt Magnetbahn“, sondern eine verkehrspolitische Konzeption, mit welcher die benötigten Transportleistungen erbracht werden können. Und da steht die Transrapid<sup>®</sup>-Technologie im **EORO RAPID**<sup>®</sup>-System an der Weltspitze – sowohl im Personenverkehr als auch beim Hochgeschwindigkeits-Frachttransport.

Der EU-Kommission geht es mittlerweile nicht mehr nur um den Aufbau der neuen „Wohlstandsregion Ost“, sondern um ein leistungsfähiges Hochgeschwindigkeits-Verkehrsnetz für ganz Europa.

Deshalb wurden wir von der Europäischen Union zu einer Präsentation der verkehrspolitischen Konzeption und der technischen Möglichkeiten der Magnetschnellbahn nach Brüssel eingeladen. Ende Frühjahr 2007 startet dann bei der Europäischen Kommission die Vorentscheidung zur Verkehrswegeplanung.

Die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. [GFM] fördert die Präsentation im Rahmen ihrer satzungsmäßigen Aufgaben mit einem eigenen Etat.

Mitmenschlichkeit, Nachhaltigkeit und wirtschaftliche Effizienz setzen den Rahmen zu neuen Dimensionen europäischen Handelns. Neue Wege der wirtschaftlichen Entwicklung treten an die Stelle klassischer Werkzeuge von Zoll-, Handels- und Währungspolitik. Die zeitgerechte Verkehrsverbindung schafft eine reale Grundlage menschlichen Wohlergehens. Die Magnetschnellbahn verbindet Menschen, Völker, Regionen und Kontinente schwebend im Einklang mit der Natur. Sie dient der Intensivierung sozialer und wirtschaftlicher Beziehungen über großräumige europäische Korridore. Handel, Dienstleistung, geistiger und kultureller Austausch werden gefördert.

Das **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Projekt sichert mit der Magnetschnellbahn als integralem Bestandteil der europäischen Mobilität die materielle Verwirklichung der europäischen Gemeinsamkeit. Es verkörpert das Unternehmen, die Hauptstädte Europas mit einem erweiterungsfähigen Magnetschnellbahnnetz auf der Grundlage der Transrapid<sup>®</sup>-Technologie zu verbinden und hierin auch die wichtigen See- und Flughäfen der Europäischen Union sowie andere Verkehrsziele von besonderer Attraktion oder wirtschaftlicher Bedeutung einzubeziehen.

1923 von Hermann Kemper erfunden, wurde die Magnetbahntechnologie in Deutschland bis zur Serienreife entwickelt; das **EORO RAPID**<sup>®</sup>/Transrapid<sup>®</sup>-System steht einsatzbereit zur Verfügung.

Allen ein gesegnetes frohes, glückliches, gesundes und erfolgreiches Jahr 2007 wünscht



(Friedrich Wilhelm Merck)

– Vorsitzender der GFM –



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

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck ■ Schlesierweg 14 ■ 21217 Seevetal

☎ +49 04105 4555 ■ e-Mail: Friedrich\_Wilhelm\_Merck@t-online.de

<http://www.pro-transrapid.org/>

**Umweltbewußt in die Zukunft**

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

Seevetal, den 16.11.2006

An alle Mitglieder der Gesellschaft

### **Einladung zur Hauptversammlung**

Sehr geehrte Mitglieder,

hiermit lade ich Sie sehr herzlich zur diesjährigen Hauptversammlung der **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.** am Sonnabend, dem 16. Dezember 2004 in das Hotel Cordes am Rosengarten (Tel. 04108 4344 0) in 21224 Rosengarten-Sottorf, Landkreis Harburg, Sottorfer Dorfstraße 2, ein.

Der Tagungsort ist zu erreichen per HVV, Buslinie 244 / 4244 ab Bf. Hamburg-Harburg 09.18 Uhr, an Sottorf, Grund 09.49 Uhr, Rückfahrt mit Linie 4244 / 244 ab 14.20 Uhr, an Bf. Hamburg-Harburg 14.46 Uhr. (Schönes Wochenende, Niedersachsenticket etc. sind auch auf den Buslinien gültig.) \*)

Die Versammlung beginnt um 10:00 Uhr und dürfte bis ca. 14.00 Uhr dauern.

Zu dieser Versammlung sind alle Mitglieder und Interessenten herzlich willkommen.

#### Vorgesehene Tagesordnung :

1. Begrüßung aller Versammlungsteilnehmer, Regularien, Jahresbericht des Vorstandes
2. Berichte aus den Tätigkeitsfeldern von Gesellschaft und Vorstand mit Aussprache
3. Rechnungsbericht und Bericht der Kassenprüfer
4. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstandes
5. Wahl des Vorstandes mit Ausnahme des Vorsitzenden
6. a) Magnetschnellbahnstrecken München, Berlin – Hamburg und Europa, Sachstand  
b) Verwendung von GFM-Mitteln für Öffentlichkeitsarbeit etc. mit Beschlußfassung  
c) Vorbereitung des 6. Jahresheftes der GFM mit Beschlußfassung
7. Entscheidung über eingereichte Anträge  
– Reichen Sie Ihre Anträge bitte schriftlich mit Begründung bis 06.12.2006 (Eingangsdatum) hier ein –
8. Sonstiges

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

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Wilhelm Merck  
– Vorsitzender –

\*) Ab 10.12.2006 gilt ein neuer HVV-Fahrplan. Die angegebenen Abfahrtszeiten der Busse können sich daher zwischenzeitlich ändern.

Wer ein Schleswig-Holstein-Ticket oder ein Mecklenburg-Vorpommern-Ticket benutzt, zahlt ggf. zusätzlich 1,55 € je Fahrt ab Appelbütteler Weg bis Sottorf.

Bis Appelbütteler Weg verkehren die HVV-Linien 144, 244 und 340 zusammen ungefähr alle 20 Minuten. Wer am Bahnhof Hamburg-Harburg keinen Bus der Linie 244/4244 erreicht, wird auf Wunsch mit dem Auto abgeholt – bitte rechtzeitig anrufen!

**244** Bf. Harburg - Museum Kiekeberg  
**4244** Appelbütteler Weg - Bf. Buchholz (ZOB)

Haltestelle	sonnabends								
Bf. Harburg	ab	7.18	9.18	11.21	13.21	15.21	16.46	18.46	20.46
Herburger Ring		7.21	9.21	11.24	13.24	15.24	16.49	18.49	20.49
Harburg Rathaus		7.23	9.23	11.26	13.26	15.26	16.51	18.51	20.51
Harburg Rathaus (Eißendorfer Straße)		7.25	9.25	11.28	13.28	15.28	16.53	18.53	20.53
Knoopstraße/Bremer Straße		7.26	9.27	11.30	13.30	15.30	16.54	18.54	20.54
Harmsstraße		7.27	9.28	11.31	13.31	15.31	16.55	18.55	20.55
Marmstorfer Weg (Nord)		7.28	9.29	11.32	13.32	15.32	16.56	18.56	20.56
Gottschalling		7.29	9.31	11.34	13.34	15.34	16.57	18.57	20.57
Eißendorfer Mühlenweg		7.30	9.32	11.35	13.35	15.35	16.58	18.58	20.58
Neuer Friedhof		7.31	9.34	11.37	13.37	15.37	16.59	18.59	20.59
Vogelhüttenberg		7.32	9.35	11.38	13.38	15.38	17.00	19.00	21.00
Schafshagenberg		7.33	9.36	11.39	13.39	15.39	17.01	19.01	21.01
Langenberg		7.34	9.37	11.40	13.40	15.40	17.02	19.02	21.02
Appelbütteler Weg		7.35	9.38	11.41	13.41	15.41	17.03	19.03	21.03
Vahrendorf, Appelbütteler Straße		7.37	9.40	11.43	13.43	15.43	17.05	19.05	21.05
Vahrendorf, Ehestorfer Straße		7.38	9.42	11.45	13.45	15.45	17.06	19.06	21.06
Vahrendorf, Kirchweg		9.43	11.46	13.46	15.46	17.07			
Museum Kiekeberg	an	8.44	11.47	13.47	15.47	17.08			
Museum Kiekeberg	ab	9.44	11.47	13.47	15.47	17.08			
Vahrendorf, Kirchweg		9.45	11.48	13.48	15.48	17.09			
Vahrendorf, Ehestorfer Straße		7.38	9.46	11.49	13.49	15.49	17.10	19.06	21.06
Sottorf, Spritzenhaus		7.40	9.48	11.51	13.51	15.51	17.12	19.07	21.07
Sottorf, Grund	an	7.41	9.49	11.52	13.52	15.52	17.13	19.08	21.08

**4244** Bf. Buchholz (ZOB) - Appelbütteler Weg  
**244** Museum Kiekeberg - Bf. Harburg

Haltestelle	sonnabends								
Sottorf, Grund	ab	6.50	8.19	10.15	12.20	14.20	16.19	18.05	20.08
Sottorf, Spritzenhaus		6.51	8.20	10.16	12.21	14.21	16.20	18.06	20.09
Vahrendorf, Ehestorfer Straße		6.52	8.21	10.17	12.22	14.22	16.21	18.07	20.10
Vahrendorf, Kirchweg					12.23	14.23	16.22	18.08	
Museum Kiekeberg	an				12.25	14.25	16.24	18.10	
Museum Kiekeberg	ab				12.25	14.25	16.24	18.10	
Vahrendorf, Kirchweg					12.26	14.26	16.25	18.11	
Vahrendorf, Ehestorfer Straße		6.52	8.21	10.17	12.27	14.27	16.26	18.12	20.10
Vahrendorf, Appelbütteler Straße		6.53	8.22	10.18	12.28	14.28	16.27	18.13	20.11
Appelbütteler Weg		6.56	8.25	10.21	12.31	14.31	16.30	18.16	20.14
Langenberg		6.57	8.26	10.22	12.32	14.32	16.31	18.17	20.15
Schafshagenberg		6.58	8.27	10.23	12.33	14.33	16.32	18.18	20.16
Vogelhüttenberg		6.59	8.28	10.24	12.34	14.34	16.33	18.19	20.17
Neuer Friedhof		7.00	8.29	10.26	12.36	14.36	16.35	18.20	20.18
Eißendorfer Mühlenweg		7.01	8.30	10.27	12.37	14.37	16.36	18.21	20.19
Gottschalling		7.02	8.31	10.28	12.38	14.38	16.37	18.22	20.20
Marmstorfer Weg (Nord)		7.03	8.32	10.29	12.39	14.39	16.38	18.23	20.21
Harmsstraße		7.04	8.33	10.30	12.40	14.40	16.39	18.24	20.22
Knoopstraße/Bremer Straße		7.05	8.34	10.32	12.42	14.42	16.41	18.25	20.23
Moorstraße		7.07	8.36	10.34	12.44	14.44	16.43	18.27	20.25
Bf. Harburg	an	7.08	8.37	10.35	12.46	14.46	16.45	18.28	20.26

Gültigkeit 10.07.2006 - 10.12.2006. Alle Angaben ohne Gewähr. geofort  
 Version: 03.18.01.24.06.18.59.01

\*\*\*\*\*

Anschließend ist für die Zeit von 14.00 Uhr bis 15.00 Uhr der neu gewählte Vorstand dort zu einer Vorstandssitzung eingeladen.

Vorgeschlagene Tagesordnung:

1. Konstituierung des Vorstandes und Regularien
2. Organisation und Mitgestaltung der aus Brüssel angeregten Transrapid-Werbung
3. Darstellung und Präsentation der Transrapid-Technik und des verkehrspolitischen Konzepts bei der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission
4. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen



Friedrich Wilhelm Merck

# Rechenschaftsbericht über die Arbeit des Vorstandes der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. vom 18.12.2004 bis 16.12.2006

Seit der Hauptversammlung vom 18.12.2004 ist die Durchsetzung der Magnetschnellbahntechnologie hierzulande ein entscheidendes Stück vorangekommen.

Im Jahre 2005 entsteht nach den Vorgesprächen aus den Jahren 2003 und 2004 in Zusammenarbeit von **Deutsche EORO RAPID GmbH & Co. KG** und GFM ein weiterführender Projektrahmen. Am Beispiel des UK-Ultraspeed-Projektes zeigt sich auch im Positiven, daß ein Magnetschnellbahnprojekt – hier die geplante Verbindung zwischen London und Schottland – der Bewerbung um die Ausrichtung der Olympischen Spiele förderlich sein kann. Allgemeine Überlegungen zur Stellung der Europäischen Union im globalen Wettbewerb und die besondere Notwendigkeit einer selbsttragenden Wirtschaft im Osten Deutschlands führten zu den Rahmenstrukturvorgaben für das im Frühjahr 2005 von der **Deutsche EORO RAPID GmbH & Co. KG** entwickelten Magnetschnellbahnprojekt Deutschland und Europa. In diesem Rahmen wird die Magnetschnellbahnverbindung Berlin – Hamburg als das Projekt erster Priorität in Deutschland eingestuft; diese Einstufung stimmt mit dem Beschluß des Hamburger CDU-Landesausschusses vom 15.09.2004 überein.

Die Unterstützung des bayerischen Magnetbahnprojekts in München zwischen Hauptbahnhof und Flughafen war der bayerischen Staatsregierung vorab zugesagt worden. Bei der weiteren Projektplanung bestätigt sich nunmehr, daß der Bau dieser Magnetbahnlinie auch projekttechnisch eine Voraussetzung für die Durchführbarkeit des Baus der Magnetschnellbahnlinie Berlin – Hamburg darstellt. Die **Deutsche EORO RAPID GmbH & Co. KG** beabsichtigt daher – auch aus praktischen Erwägungen zur fortlaufenden Sicherung der Arbeitsplätze im Magnetbahnbau –, mit der Errichtung dieser Linie der Münchener Strecke unmittelbar „in Gleitplanung“ zu folgen.

Am 04.01.2005 fanden im Hamburger Rathausbereich und an der Technischen Universität Hamburg-Harburg Besprechungen zum Stand des Projekts Berlin – Hamburg etc. und zu Planungen für eine weitere Magnetschnellbahnverbindung Stockholm – Hamburg über die vorgesehene Fehmarn-Belt-Querung statt (06.01. telefonische Rücksprache mit BMVBW).

Am Wochenende des 15. und 16.01.2005 wurden in einem Brainstorming des **EORO RAPID**-Teams in der Metropolregion Hamburg die konzeptionellen Arbeiten und Unternehmensstrategien vertieft.

Am 17.01.2005 fand eine weitere Besprechung im Hamburger Rathausbereich statt. Auf dieser Grundlage sowie auf derjenigen von Ortsbesichtigungen in Lübeck, Cuxhaven-Altenbruch etc. entstand später der Entwurf für eine Magnetschnellbahn-Hafenlinie Hamburg – Lübeck mit Anschluß Cuxhaven (**Nord-Ost-SeeRapid**).

Am 19.01.2005 folgte eine Besprechung mit Mitarbeitern des Hamburger Verkehrssenators.

Am 20.01.2005 erfolgten Telefonate mit der niedersächsischen Staatskanzlei.

Am 24.01.2005 gab es eine telefonische Rücksprache mit dem Institut für Verkehrswissenschaft im Fachbereich 03 (Wirtschaftswissenschaften) an der Universität Hamburg.

Am 25.01.2005 fand die Endredaktion für das GFM-Jahresheft statt – darin enthalten ein Bericht über einer Mitfahrt des GFM-Vorstandsmitglieds Bernd Otto Mütze vom 05.11.2004 auf dem Transrapid bei Lathen zeitgleich mit der Geburt seines Enkels. Während des Geburtsvorganges hält, wie sich später herausstellt, hält die Magnetschnellbahn dort unvorhergesehen auf freier Strecke.

Am 28.01.2005 fand unter der Leitung des **EORO RAPID**-Bereichsleiters Technik und Betrieb eine FaG-ema-Besprechung (Betriebsleiterbesprechung Elektromaschinenbau) zu deren Zwischenfinanzierung in Berlin-Spandau statt.

An diesem Tage entwickelte die **EORO RAPID**-Geschäftsleitung zur Einbettung des **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Projekts in volkswirtschaftliche Zusammenhänge in Berlin die **Zukunftsformel (global) 01-28** für staatliche Investitionen im Zeitalter der Globalisierung. Im Februar 2005 wurde die Serie der Besprechungen und Telefonate aus dem Januar fortgesetzt, darunter auch mit der Staatskanzlei des Freistaats Bayern. Wegen

diverser Patente gab es telefonische Rücksprache mit dem Deutschen Patent- und Markenamt München. Die Gespräche wurden im März weiter fortgesetzt.

Am 23.02.2005 präsentierte das Ingenieur-Ehepaar Regina und Michael Meyer aus Braak (SH) in dem Gemeindesaal der Hamburger Katharinenkirche seine Diplomarbeit über eine Anwendung der Transrapid-Technologie für den spurgeführten Stadt- und Nahverkehr bei niedriger Geschwindigkeit („*Meyer-Bahn*“), hier speziell zur oberirdischen Anbindung der neuen Hamburger Hafencity.

Am 25.02.2005 findet in Berlin die Jahresversammlung der FaG-**ema** mit mehr als 20 Firmen aus dem Elektromaschinenbauhandwerk statt.

Die Gespräche vom Februar wurden im März 2005 weiter fortgesetzt. Unterstützt wurden Bemühungen aus dem Stuttgarter Raum, die spurgeführte West-Ost-Magistrale via Stuttgart – München als Magnetschnellbahnlinie zu verwirklichen.

Am 17.03.2005 erfolgten in Hamburg mehrere Besprechungen zum **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Projekt, darunter auch mit der Handelskammer Hamburg.

Nach einem Telefonat mit der Neuen Hanse Interregio [NHI] am 07.03.2005 wurde die Abstimmung der Magnetschnellbahnlinsen Amsterdam – Hamburg und Berlin – Hamburg im März 2005 fortgesetzt. Die Gespräche führten zu dem Schluß, daß die Magnetschnellbahnverbindung Berlin – Hamburg die erste Priorität besitzt und die Amsterdam-Linie unabhängig davon errichtet werden kann, wenn das Königreich der Niederlande positiv über die Magnetschwebbahn-Verbindung Amsterdam – Groningen entscheidet.

Bis Ende April 2005 wird das **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Projekt *Europäisches Magnetschnellbahnnetz* zur erweiterungsfähigen Verbindung der Hauptstädte Europas sowie der wichtigen See- und Flughäfen der Europäischen Union und anderer Verkehrsziele von besonderer Attraktion oder wirtschaftlicher Bedeutung entwickelt und am 28.04.2005 der EU-Generaldirektion Energie und Transport übersandt. Das Projekt schließt seecontainerfähigen Frachttransport mit ein.

Im übrigen wurden die Gespräche vom März im April 2005 fortgesetzt, so am 27.04.2006 auf einem Treffen mit dem Unternehmerverband Nordwest-Mecklenburg-Vorpommern.

Am 17. Mai 2005 wurde bei der Bundesregierung der Antrag auf die Aufnahme von 17 Magnetschnellbahnlinsen des **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Projekts auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in den vordringlichen Bedarf gestellt; die zugehörige CD wurde am 19.05.2005 dem Sekretariat des Bundesverkehrsministers (BMVBW) übergeben.

Am 25.05.2005 fand in Lathen eine Ingenieurbesprechung und Transrapid<sup>®</sup>-Mitfahrt statt.

Am 27.05.2006 fand in Lathen die öffentliche Hauptversammlung 2005 der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. [GFM] nebst Transrapid<sup>®</sup>-Mitfahrt auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland [TVE] statt.

Am 02.06.2005 fand in Hamburg eine Besprechung mit einem Repräsentanten der staatlichen lettischen Entwicklungsagentur zum **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Projekt statt.

Im Juni 2005 gab es eine Vielzahl weiterer telefonischer Gespräche; neben den Kontakten nach Parchim zur Vorbereitung der dortigen Flughafengestaltung wurden auch die Bemühungen um die West-Ost-Magnetschnellbahnmagistrale via Stuttgart – München fortgesetzt.

Nach und nach wurden ab Sommer 2005 von der GFM die noch ausstehenden detaillierten Entwürfe zu allen 17 Linien in Deutschland als *Regie- und Streckenbücher* fertiggestellt.

Im Juni und Juli 2005 wurden die Bemühungen um eine Fortführung der Konstrukteurarbeiten zu den von dem am 08.07.2003 verstorbenen **EORO RAPID**-Gesellschafter Gerd Schulz bearbeiteten Neuentwicklungen fortgesetzt.

Die Kontakte betreffend die Münchener Magnetbahnstrecke wurden im Juli 2005 fortgeführt.

Am 20.07.2005 ergaben sich weitere Erörterungen zur Magnetschnellbahn Berlin – Hamburg etc. auf einer Veranstaltung der Konrad-Adenauer-Stiftung in Rostock.

Am 03.08.2005 fand eine Besprechung mit dem Verkehrsminister des Landes Schleswig-Holstein statt. Erörtert wurden die Zusammenführung der Verkehrsflughäfen von Hamburg und Schleswig-Holstein durch Magnetschnellbahnverbindungen, die Verbindung Berlin – Hamburg sowie das **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Projekt

Deutschland und Europa; der Schwerpunkt lag hierbei auf Linien von und nach Hamburg. Dem Bau des Primärprojekts Berlin – Hamburg via Parchim steht das Land Schleswig-Holstein freundlich gegenüber.

Am 09.08.2005 finden in Berlin am Rande einer Veranstaltung der Industrie- und Handelskammer im Ludwig-Erhard-Haus vielfältige Gespräche mit Entscheidungsträgern, darunter auch mit der Bundesvorsitzenden der CDU, dem vormals letzten Ministerpräsidenten der DDR und dem Innenminister des Landes Brandenburg. Alle Genannten unterstützen die Magnetschnellbahn.

An den folgenden Tagen wurden Telefongespräche mit der Staatskanzlei des Freistaates Bayern geführt.

Am 19.08.2005 findet eine Projektbesprechung in der Handelskammer Hamburg statt.

Am 27.09.2005 findet in Hamburg eine Besprechung mit dem Hamburger Finanzsenator statt. Er empfiehlt den Bund als erste Adresse für das Magnetschnellbahnprojekt Berlin – Hamburg.

Im September / Oktober 2005 kommt eine für ein Orientprojekt angestrebte Firmengründung nicht zustande, da die Referenz eines beteiligten Kaufmanns negativ ausfällt.

Am 03.11.2005 informiert die **Deutsche EORO RAPID GmbH & Co. KG** in Berlin anlässlich des Deutschen Arbeitgebertages 2005 die Bundeskanzlerin, den Vizekanzler und den Vorstandsvorsitzenden der Deutsche Bahn AG; es kommt zu kurzem Gedankenaustausch.

Am 15.11.2005 fand in der Staatskanzlei des Landes Brandenburg eine Besprechung über die Handhabung des **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Projekts in Brandenburg statt. Das Land Brandenburg steht der Magnetschnellbahn freundlich gegenüber.

Am 25.11.2005 werden bei der Regionaldirektion Berlin der Bundesagentur für Arbeit Rahmenbedingungen für die von der Firma vorgeplante Schulung für Magnetbahn-Fachkräfte statt.

Am 14.12.2005 gab es eine Betriebsbesprechung in Berlin-Spandau.

Am 15.12.2005 wurde telefonisch der Kontakt mit der Hamburger Hochbahn AG weitergeführt.

Am 18.12.2005, findet im Hotel Cordes am Rosengarten in 21224 Rosengarten-Sottorf eine GFM-Vorstandssitzung statt. Wichtige Tagesordnungspunkte sind: Einheitliches Design / Briefkopf, Internetauftritt und -adresse etc., GFM-Jahresheft 2005, Stand der EORORAPID-/Transrapid-Projekte, Aktivitäten, Berichte R. Gellekum und andere, Bericht von der 4. Dresdner Fachtagung, Transrapid-Mitfahrten in Lathen und Finanzen.

Bedingt durch die aktive Projektarbeit entsprechend den gefaßten Beschlüssen beschränkt sich die Vorstandskommunikation weitgehend auf telefonische Kontakte – ein GFM-Treffen findet lediglich am 04.11.2006 als offenes „Kamingespräch“ in Hamburg-Harburg statt.

Im Januar 2006 kommt es wieder zu Kontakten mit dem von der Handelskammer Hamburg bestellten Verein Trans Euro Rapid Networks e.V. [TERN]

Am 12.01.2006 trafen sich die Vorstandsmitglieder Michael Dittmer, Bernd Otto Mütze und Friedrich Wilhelm Merck im Café der Raststätte Brokenlande bei Großenaspe / A7 zur Unterzeichnung eines Briefes an Herrn Bundesverkehrsminister Tiefensee.

Am 16.01.2006 fand in den Räumen der HHA in Hamburg ein Gespräch mit zwei Herren aus der Leitungsebene der Hamburger Hochbahn AG statt. Die HHA sicherte dem **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Projekt darin die **Sparringspartnerschaft** zu. Am selben Tag fand in Potsdam ein **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Gespräch zwischen Herrn Lothar Albrecht, FaG-**ema**, und einem Vertreter der brandenburgischen Landesregierung statt.

Am 18.01.2006 um 21.33 Uhr beschloß die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg fast einstimmig, den Anspruch auf eine Transrapidstrecke unter Einbeziehung Hamburgs zu erheben. Hierbei wurde Frau Heesch, Rechnungshof Hamburg, sowie einigen Mitgliedern der Bürgerschaft vom GFM-Vorstandsmitglied Herrn Bernd Otto Mütze eine Projekt-DVD übergeben.

Ab 24.01.2005 wurde das Jahresheft 2005 vom GFM-Vorstandsmitglied Herrn Dr. Wulf Rumpel auf den Weg gebracht.

Am 25.01.2006 findet in Hamburg ein **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Projektgespräch mit dem Fachreferenten der Handelskammer Hamburg sowie dem TERN-Geschäftsführer statt. Gegenstand der Besprechung ist die Gewichtung der Optionen für verschiedene Linien unter Einbeziehung Hamburgs. Hierbei wurde von den **EORO RAPID**<sup>®</sup>-/GFM-Vertretern die Priorität der Linie Berlin – Hamburg hervorgehoben. Die TERN konnte sich mit einer Priorität für die Linie Amsterdam – Hamburg nicht durchsetzen.

Am 08.02.2006 berichtete die Presse über einen Brief des MV-Ministerpräsidenten Herrn Dr. Harald Ringstorff im Namen der fünf norddeutschen Küstenländer an die Bundeskanzlerin, der den Bau der Magnetschnellbahn befürwortet.

Am 23.02.2006 fand in Berlin Treffen mit FaG-**ema**-Mitgliedern statt. Abends kam es der Fachhochschule für Verwaltung und Dienstleistung in Kiel zu einer Begegnung mit dem SH-Ministerpräsidenten und Bundesratspräsidenten Herrn Peter Harry Carstensen; dabei kam auch die zeitliche Abstimmung zum Bau der Fehmarn-Belt-Querung zur Sprache.

Ab 28.02.2006 wurde eine VDEI-Präsentation vor Mitgliedern des Europäischen Parlaments vorbereitet.

Am 02.03.2006 fand im Hamburger Rathaus ein Treffen mit Vertretern des arabischen Wirtschaftsraumes statt; am Rande wurden auch Magnetschnellbahnprojekte erörtert.

Am 07.03.2006 erhielt Herr Friedrich Wilhelm Merck in Berlin für unser Team von Frau Bundeskanzlerin Dr. Merkel den „Kampfauftrag“ zur Verwirklichung der Magnetschnellbahn.

In den folgenden Wochen verdichteten sich die Telefonkontakte für vielseitige Absprachen und Vorbesprechungen zum Magnetschnellbahnprojekt Berlin – Hamburg etc.

Am 12.04.2006 findet im Rathaus Hamburg eine Besprechung mit dem CDU-Verkehrsexperten Herrn Hesse MdBü statt.

In den folgenden Tagen (Ostern 2006) wird gegen das Abwandern von Transrapid®-Technologie nach China erfolgreich interveniert.

Nach Ostern erfolgt weiterer Briefkontakt mit dem Bundeswirtschaftsministerium sowie telefonischer Kontakt mit dem Bundesverkehrsministerium.

Am 26.04.2006 wird auf dem Wirtschaftsforum Schwerin die Zustimmung der MV-Regierung sowie der CDU zur Magnetschnellbahnverbindung Berlin – Hamburg bekräftigt.

In den folgenden Wochen werden weitere Voraussetzungen für den Bau der Linie Berlin – Hamburg erörtert und geschaffen. Auch Orientprojekte werden am Rande weiterverfolgt; hierzu

Am 17.05.2006 findet in Berlin im Vorfeld der Chinareise der Bundeskanzlerin ein InfraNeu-Clubabend mit Herrn Prof. Dr. Mnich, Institut für Bahntechnik (IfB), statt. Der Einsatz der Magnetschnellbahn hierzulande erfährt dabei eine breite Unterstützung.

Darnach beginnt die Bündelung der verschiedenen Initiativen zum Magnetbahnbau in Deutschland und Europa; bereits am Morgen des 17.05. hatte es ein Telefongespräch mit der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Union im Vorfeld der für den 27.06. geplanten VDEI-Präsentation zum Transrapid® gegeben.

Am 31.05.2006 nimmt der Stellvertretende GFM-Vorsitzende Herr Michael Dittmer an der Bahnmesse in Münster (Westf.) teil. Am Rande der Messe wird die VDEI-Präsentation für den 27.06. weiter vorbereitet.

Am 14.06.2006 wird in Hamburg-Harburg die Transrapid®-Perspektive mit ThyssenKrupp erörtert – mit positivem Ergebnis. Es kommt darnach zu einem Treffen mit dem Präsidenten der Technischen Universität Hamburg-Harburg.

Am 21.06.2006 wird das weitere Vorgehen beim **EURO RAPID**®-Projekt telefonisch mit der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Union besprochen.

Am 22.06.2006 findet in Grobfehn ein Treffen mit dem TERN-Vorstandsmitglied Herrn Rolf Trauernicht statt. Herr Trauernicht bietet eine Zusammenarbeit mit TERN an; dieses Angebot wird angenommen. Zuvor kam es zu Kontakten nach den Niederlanden und mit Journalisten.

Am 23.06.2006 folgt in Hamburg eine Besprechung beim Eisenbahn Bundesamt [EBA] mit der Leiterin der EBA-Niederlassung Schwerin-Hamburg. Hierbei werden die einzelnen Schritte des Zulassungsverfahrens beim Bau einer Magnetschnellbahnstrecke sowie der „Fahrplan“ zur Fertigstellung der Linie Berlin – Hamburg erörtert.

Am 26.06.2006 wird mit Herrn Dipl.-Ing. Fritz Reuter die Magnetbahn-Alternative zum Projekt Stuttgart 21 der Bahn telefonisch erörtert.

Am 27.06.2006 präsentiert der Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V. [VDEI] die Magnetschnellbahn – im EU-Sprachgebrauch: „Eisenbahn / Neue Technologie“ – vor Abgeordneten des

Europäischen Parlaments. Kritisiert wird später aus EU-Kreisen insbesondere die mangelhafte verkehrspolitische Konzeption.

Am 30.06.2006 wird der Bundeskanzlerin das **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Konzept zur Magnetschnellbahn in Deutschland und Europa mit DVD übersandt.

Am 06.07.2006 wird in einem Treffen in Berlin die Abstimmung des Magnetschwebbahnprojekts Berlin – Hamburg mit Abgeordneten vorbereitet; dies fand dann am 07.07. durch Herrn Lothar Albrecht statt.

In den folgenden Wochen wird die Verwirklichung des **EORO RAPID**<sup>®</sup>-Projekts weiter vorbereitet. Durch Anfragen wird ein Interesse aus der Türkei und aus Polen an Magnetschnellbahnlinien bekundet.

Vom 10.08.2006 bis zum 12.08.2006 reist Herr Bernd Otto Mütze in die Schweiz, um dort die Finanzierung zu erörtern.

Am 15.08.2006 werden Fragen zur Projektgesellschaft für die Linie Berlin – Hamburg vorgeklärt. Alles Weitere tabellarisch:

Vorbereitung der Magnetschnellbahngesellschaft Berlin – Hamburg [**MSBG**]

Rechtsform: KGaA

Komplementäre: **EORO RAPID GmbH, IABG** (angefragt), Deutsche Bahn AG – Tochterfirma DB Magnetbahn GmbH – „ohne Vetorecht“ – (vorgeschlagen), Bundesrepublik Deutschland (vorgeschlagen), Bundesländer: Stadt Berlin, Land Brandenburg, Land Mecklenburg-Vorpommern, Freie und Hansestadt Hamburg (insgesamt empfohlen), ThyssenKrupp AG sowie Siemens AG (anheimgestellt)

Kommanditaktionäre: Deutsche Lufthansa AG (empfohlen), Deutsche Post AG – Tochterfirma **DHL** (empfohlen)

- 16.08.2006 Terminanfrage **IABG**
- 22.08.2006 Telefonische Vorbesprechung mit Herrn Prof. Dr. Schwarz, HGf **IABG**, darnach Erstellung eines **MSBG**-Vertragsentwurfs
- 29.08.2006 Haushaltsausschuß der Freien und Hansestadt Hamburg / „Internet-Haushalt“, nach Beschluß der Bürgerschaft vom 18.01.2006 zur Magnetschnellbahn
- 01.09.2006 Telefonische Besprechung zu Entwicklungen betreffend Container- und Gütertransport
- 08.09.2006 Treffen mit Herrn Prof. Dr. Schwarz, HGf **IABG**, Erörterung der Zusammenarbeit in der zu gründenden **MSBG**.
- 12.09.2006 Eröffnung der 19. Internationalen Konferenz für Magnetschwebesysteme und Linearantriebe in Dresden, Abendessen mit Mitgliedern des **IABG**-Teams TVE, Gespräche mit Transrapid-Kompetenzzentrum Dresden, VDEI etc.
- 13.09.2006 Telefonische Besprechung mit dem Präsidenten der Technischen Universität Hamburg-Harburg [TUHH], Kooperation mit Siemens, ThyssenKrupp, Logistik-Zentrum der TUHH  
Telefonische Information der Bayerischen Staatsregierung
- 22.09.2006 TR-Havarie in Lathen, Clubabend mit Vertretern des Diplomatischen Corps aus Polen und der Mongolei in Berlin, Vertiefung der **EORO RAPID**-Kontakte mit Polen
- 27.09.2006 Trauergottesdienst mit GFM-Kranz in Lathen, Kontakt mit dem Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der DB Magnetbahn GmbH, München
- 05.10.2006 Besprechung mit dem Leiter der Senatskanzlei Berlin, **EORO RAPID**-Projekt mit Terminal am Flughafen Berlin-Schönefeld (zugesichert) trifft auf Zustimmung
- 12.10.2006 Telefonische Information der Bayerischen Staatsregierung und Rücksprache
- 17.10.2006 **acatech**-Forum Berlin, **EORO RAPID**-Gespräch mit Herrn Prof. Dr.-Ing. Ekkehard Schulz, Vorstandsvorsitzender der ThyssenKrupp AG (positiv) sowie mit Herrn Dr. Otto Wiesheu, Vorstand Deutsche Bahn AG (positiv)
- 23.10.2006 Veranstaltung an der TUHH zum Thema Logistik unter Leitung des TUHH-Präsidenten, Gespräche mit dem Hamburger Wirtschaftssenator und dem Präsidenten des Hamburger Weltwirtschaftsinstituts [HWWI] sowie dem Leiter der Hamburg Port Authority: Dringlicher Ausbau der Hamburger Hafenlogistik mit Gleisbedarf Richtung Osten erfordert

- Magnetschnellbahn zur Entlastung der Schiene, Bedarf für Tiefwasserhafen an der Elbmündung (Cuxhaven-Altenbruch, Altenbrucher Reede); das HWWI ist derzeit in Zusammenarbeit mit der Berenberg Bank mit einer globalen Logistik-Expertise befaßt
- 25.10.2006 Informationstreffen in Berlin zur Evaluierung des weiteren **EORO RAPID**-Interesses in Osteuropa etc.
- 26.10.2006 Anruf von Herrn Dr. Atzpodien, ThyssenKrupp, telefonische Erörterung der Lage – Ergebnis: Es ist die gemeinsame Überzeugung, daß der finanziellen Absicherung des Magnetbahnprojekts München – Flughafen jetzt die allerhöchste Dringlichkeit zukommt, es besteht Übereinstimmung in der Einschätzung, daß von einer Hamburger Verbindung (nach Berlin) die Vorreiterrolle für den Transrapid in Europa ausgehen werde und derzeit nicht von den Niederlanden; Herr Dr. Atzpodien bestätigt die **EORO RAPID**-Option für eine betriebliche Höchstgeschwindigkeit des Transrapid von 550 km/h – der Energieverbrauch steige allerdings quadratisch mit der Geschwindigkeit
- 30.10.2006 Festveranstaltung mit Verleihung des Diplomprieses an der TUHH unter Leitung des TUHH-Präsidenten; Thema: Weltzukunftsrat – der *World Future Council* nimmt in Hamburg seine Tätigkeit auf und verbleibt hier für die ersten drei Jahre, Schwerpunkt: Wasser, Energie und Klima; u.a. **EORO RAPID**-Powering für eine Europäische Akademie für Bildung und Wissenschaften vorgetragen; Ergebnis der Erörterung: Vertiefung der Kontakte mit dem *World Future Council* (interessant im Bereich Energie / **EORO RAPID**-Modul *Energion*)
- 04.11.2006 Offenes **EORO RAPID**-GFM-Kamingespräch im Hotel Lindtner, Hamburg-Harburg zur Lage nach der TR-Havarie am 22.09.2006; am Rande Terminabsprache zur GFM-Hauptversammlung
- 07.11.2006 Deutscher Arbeitgebertag Berlin, Gespräch mit Frau Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, mit Herrn Dr. Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender der Deutsche Bahn AG, mit Herrn Prof. Dr. Rürup, Herrn Dr. Guido Westerwelle, Bundesvorsitzender der FDP, Herrn Thomas Mann MdEP, ausführliches Gespräch mit Herrn EU-Ratspräsident Matti Vanhanen, kurzes klärendes Gespräch mit Herrn Bundesminister a.D. Hans Eichel MdB, Vorsitzender des Parlamentarischen Gesprächskreises Transrapid, Gespräche mit Herrn Bundeswirtschaftsminister Michael Glos und mit Herrn BDA-Präsident Dr. Hundt
- 14.11.2006 Anruf bei Herrn Edgar Thielmann, Head of Division TEN Policy, Technology Development & Dissemination of Results / European Commission, Directorate General for Energy and Transport; Ergebnis:  
Einladung nach Brüssel zu einer Präsentation im Rahmen eines Expertengesprächs im Kreise der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission – Ziel: (Intermodale) Einordnung der Magnetschnellbahn in das künftige europäische (Hochgeschwindigkeits-)Verkehrssystem, Vorbereitung der Entscheidungen der Europäischen Kommission / der Europäischen Union zur Gestaltung des europäischen Verkehrswegenetzes (TEN etc.);  
ferner: Anregung begleitender Werbekampagnen (Transrapid® / **EORO RAPID**®)  
Umgehend informiert: den Hauptgeschäftsführer der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft **IABG**, die Vorstandsvorsitzenden von ThyssenKrupp AG und Siemens AG, Herrn Prof. Dr. Mnich, Institut für Bahntechnik GmbH **ifb** (Berlin) – alle schwerpunktmäßig zum Bereich **Technik des Transrapid**
- 16.11.2006 Anruf bei TUHH, Sekretariat Prof. Dr. Gertz, zum Thema **Verkehrspolitische Konzeption**; Weiteres nach Rückkehr Prof. Dr. Gertz am 21.11.2006;  
der Vorstandsvorsitzende der Siemens AG hat die Aufgabe an Siemens Transportation Systems (Berlin), Frau Dr. Claudia Langowski, delegiert / vorbereitendes Telefongespräch, Weiteres später.
- 17.11.2006 **EORO RAPID**-Besprechung zur Vorbereitung der europäischen Präsentation sowie zu Organisation und Gestaltung der angeregten Werbekampagne(n)  
Anruf von ThyssenKrupp Transrapid GmbH, im Auftrage des Vorstandsvorsitzenden der ThyssenKrupp AG;

Themen: Transrapid-Projekte München und Berlin – Hamburg, Präsentation in Brüssel, Werbekampagne einschließlich Finanzsockel, Weiteres später.

- 21.11.2006 Vorbereitungsbesprechung mit Fachprofessoren der Technischen Universität Hamburg-Harburg über die geplante Transrapid®/**ECORO RAPID**®-Präsentation in Brüssel.
- 22.11.2006 Rücksprache mit Herrn Dipl.-Ing. Fritz Reuter, GFM-Mitglied: Transrapid®-Komponenten sind für 720 km/h ausgelegt.
- Bis 30.11.2006 folgen weitere Vorbereitungsgespräche zur geplanten EU-Präsentation.
- 01.12.2006 Organisation einer Finanzierungsmöglichkeit zur Weiterführung des Münchener Magnetbahnprojekts Flughafen – Hauptbahnhof
- 08.12.2006 **ECORO RAPID**-Gesellschafterversammlungen; die **ECORO RAPID GmbH** beschließt, im kommerziellen Patent- und Lizenzmanagement tätig zu werden und bei der zu gründenden Magnetbahngesellschaft die Position einer Komplementärin zu besetzen. Die Geschäftsführer werden für weitere drei Jahre bestätigt.
- 11.12.2006 Mit ThyssenKrupp wird ein Termin im Januar 2007 zur Vorbereitung der EU-Präsentation etc. vereinbart. Durch das **ECORO RAPID**-Finanzierungsangebot wurde ein „Kippen“ des Münchener Magnetbahnprojekts vermieden.
- 14.12.2006 Mit der Geschäftsleitung der Hafenbahn Hamburg wird ein Termin im Januar 2007 zur Projektanbahnung mit der künftigen Magnetbahnlinie vereinbart.
- 15.12.2006 Telefonische Besprechungen im **ECORO RAPID**-Patent- und Lizenzmanagement

Gegeben zu Rosengarten am 16.12.2006

Friedrich Wilhelm Merck

– GFM-Vorsitzender –

**Meldungen aus der Presse**

Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE)  
Besucherzentrum

EMS – Zeitung  
01. 2. 2006



**Bis Ostern lädt der Transrapid an 25 Tagen zum Schweben ein**

Auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland in Lathen besteht für Besucher wieder die Möglichkeit an Probefahrten teilzunehmen. Der „Schwebefahrplan für Besucher“ reicht bis Ostern. Wie die Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) in einer Pressemitteilung betont, können Interessenten sich schon jetzt im Besucherzentrum für einzelne Schwebetermine vormerken lassen. Bis Gründonnerstag sind insgesamt 25 Tage vorgesehen, zu denen täglich bis zu sieben Besucherfahrten angeboten werden. Dabei können die Fahrgäste sogar den laufenden Testbetrieb an Bord des Magnetfahrzeugs Transrapid 08 miterleben. Sie werden mit 400 km/h über die Landschaft schweben und zudem detailliert über die Magnetfahrtechnik und das Magnetbahnprojekt informiert. Die Termine: 2. Februar: Fahrten um 11.50 Uhr 13 Uhr; 8. bis 11. Februar: Fahrten von 9.30 Uhr bis 14.30 Uhr sowie 11. März, 15. bis 18. März, 29. März bis 1. April, 5. bis 8. April und 11. bis 13. April (Fahrten jeweils zwischen 9.30 und 14.30 Uhr. Interessierte sollten sich Plätze unbedingt vorab reservieren lassen. Das TVE-Besucherzentrum ist werktags erreichbar unter Telefon 059 33/6291 sowie 6295, Telefax 059 33/6292, E-Mail: tve@transrapid.de sowie im Internet unter [www.transrapid.de](http://www.transrapid.de). Erwachsene zahlen für Fahrten 18 Euro, Kinder von 6 bis 14 Jahren sechs Euro sowie Schüler, Auszubildende und Studenten 9 Euro. Kinder unter sechs Jahren können kostenfrei mitschweben.

Post subject: Wikipedia-Krieg um Transrapid-Links (Aktion!!!)

Posted: 19.01.2006 17:07 Reply with quote

Auf der Seite zum Transrapid bei Wikipedia, da tobt ein Linkkrieg.

Die offizielle Seite schaut ganz brav so aus:

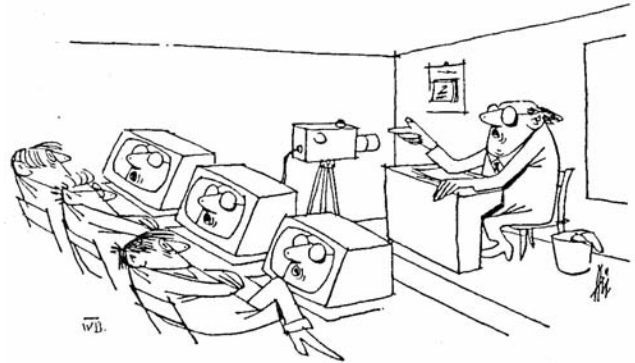
<http://de.wikipedia.org/wiki/Transrapid>

Aber was dahintersteckt, das ist was anderes. Es gibt einen "Admin", der diese Transrapid seite "betreut" - es ist Markus Schweiß, ein erklärter Gegner des Transrapid, der in der Bürgerinitiative "Contrarapid" aktiv ist. Markus Schweiß hat mehrfach alle Links zu Transrapidseiten rausgenommen, die er persönlich nicht mag, d.h. die ihm zu transrapidfreundlich sind. Er ist nach eigener Aussage ein persönlicher Freund des Domainbetreibers Contra-Rapid. er macht hier seine private Politik für seine Freundchen, aber nichts zugunsten von Wikipedia.

So fehlen wegen der Löschungen u.a. durch Markus Schweiß jetzt z.B. die folgenden Links

- <http://www.magnetbahn-bayern.de>
- DB Magnetbahn,
- [schweeeben.de](http://schweeeben.de),
- die Seite der Pro-TR-Bundestagsabgeordneten,
- Thyssen TR und
- Siemens TR
- [maglev.de](http://maglev.de)
- IMB
- VDEI Transrapid Gruppe
- [Magnetbahnforum.de](http://Magnetbahnforum.de)
- [ultraspeed.com](http://ultraspeed.com)
- freundeskreis transrapid münchen
- [pro-transrapid.org](http://pro-transrapid.org) (-ERGÄNZUNG: .org)
- Kompetenzzentrum HGV + MSb, TU Dresden
- Fachtagung TR
- [maglev 2006 link](http://maglev 2006 link)
- TERN
- TR Niederlande (Ranstad)
- alle US Transrapid links (etwa 10)
- [cityrapid](http://cityrapid) .....usw.

Das sind doch alles wichtige, relevante links! Aber: !!!!! ALLES GELÖSCHT !!!!!



Markus Schweiß hat nun die Seite mit 4 harmlosen, ihm persönlich noch angenehmen Links bestückt und dann die Seite gegen weitere Bearbeitung gesperrt. Unterstützt von "Stahlkocher", ein offensichtliches Pseudonym von "Horst Fischer" (auch Contrarapid).

-ERGÄNZUNG: Letzterer hat zwischenzeitlich zwar die Sperre etwas abgemildert, d.h. die Bearbeitung für Benutzer freigegeben, die mindestens vier Tage lang angemeldet sind, dennoch wird hier durch eine Reaktion auf die willkürlichen Änderungen der Seiten durch die Administratoren erschwert.

Die Diskussion gegen die mißbräuchliche Nutzung des Adminstatus durch den Transrapid-Gegner Schweiß steht hier dokumentiert:

<http://de.wikipedia.org/wiki/Diskussion:Transrapid> (Punkt 14, unterer Teil).

Es haben sich schon einige Leute beschwert, aber der Druck, eine objektive Seite zu erhalten, ist noch zu gering.

Quote:

1o. Januar 2006: Es gibt eine ganze Reihe relevanter Links, die längst dazu gehören würden. Einige sind auf der Diskussionseite benannt, aber es gibt noch diverse weitere. Die Sperrung verhindert aber inzwischen die Aktualisierung. Der Admin hat ja selbst angekündigt, nur bis zum 25.Dez. sperren zu wollen - nun haben wir deutlich 2 Wochen darüber. Wie lange soll das so weiter gehen? Seit insgesamt fast einem Monat kann man nichts mehr verbessern. Es gibt keine Links mehr zur TVE, keine zu Mitfahrgelegenheiten, keine zu den Photosammlungen, keine zu den internationalen Projektträgern Transrapid. Nicht einmal die Bundestagsgruppe zum Transrapid (und ihr Webaufttritt) ist zu finden. Eine Vielzahl attraktiver Links fehlen! Auch die neuen Links zum Projekt München und seinen Bürgerinitiativen pro und contra. Das ist doch unsinnig! Da kann man doch nicht sagen, daß die Sperre Sinn macht! Es ist offensichtlich nicht sinnvoll, einen erklärten Transrapid-Gegner über die Linkauswahl entscheiden zu lassen.

"Admin" Markus Schweiß ist objektiv einer der aktivsten Lobbyisten GEGEN den Transrapid. Er ist nicht geeignet, dieses Thema als Admin zu moderieren, da ihm hier die Überparteilichkeit fehlt (andere Themen sind hier wohl weniger betroffen). Die Sperre sollte aufgehoben werden, sonst geht der Name jenes parteiischen Admin in die Wikipedia-Historie ein als jemand, der seine eigene Meinung selbstherrlich über die anderer Leute setzte. jok 00:06, 17.Jan. 2006 (CET)

Ich finde es wichtig, sich gegen den Verbleib des Admins in dieser Funktion für die Transrapid-Seite auszusprechen! Wer ein bißchen Zeit hat, der soll doch bitte hier einen kurzen Text schreiben und fordern, daß die Seite endlich wieder zur Bearbeitung für alle frei ist (Aufhebung der Sperre durch Admin Markus Schweiß -ERGÄNZUNG: bzw. Admin Stahlkocher):

<http://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Entsperw%C3%BCnsche#Transrapid>

Es soll ja keine Pro-TR Seite entstehen, sondern eine ausgewogene Seite. Aber so seine private Politik machen, wie Herr Schweiß, das sollte man ihm nicht durchgehen lassen.

Ansehen, Meinung schreiben, Protestieren, das ist hier angesagt

<http://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Entsperw%C3%BCnsche#Transrapid>

Mitmachen, engagieren! Zwei Minuten hat doch jeder Zeit!

<http://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Entsperw%C3%BCnsche#Transrapid>

Dateianhänge zur e-mail      WikiEntsperrungTransrapid.txt

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

From: Transrapid@yahoogroups.de [mailto:Transrapid@yahoogroups.de] On

Behalf Of prorapid@gmx.de

Sent: Wednesday, February 22, 2006 9:51 PM

To: Transrapid@yahoogroups.de

Subject: Re: [Transrapid] Wikipedia-Krieg um Transrapid-Links                      (Aktion!!!)

Hallo TR-Freunde,

ich kann mich den Ausführungen hier nur anschließen. Als alter "Metrorapidler" möchte ich auch gerne auf den Artikel zum Metrorapid bei Wikipedia hinweisen. Hier treibt Herr Schweiß eine noch extremere Meinungsverzerrung. Von den vier Links dort gehen 3 zu erklärten Gegnern des Projekts. Den unnötigen Link zum WDR hat Herr Schweiß noch zur Tarnung der Meinungsmache hinzugefügt. Den Link dagegen zum Hersteller des Transrapids oder zum Transrapidprojekt in Bayern, welches auch in der Presse häufig als Metrorapid bezeichnet wird, hat Herr Schweiß direkt gelöscht. Meinen User "Prorapid" hat er daraufhin direkt gesperrt, ebenso den kompletten Beitrag. Auch hier sollte man auf die Machenschaften von Herrn Schweiß hinweisen, damit der Leser sich ein objektives Bild machen kann.

Viele Grüße, Niko (alias Prorapid)

-----  
Zur Demonstrationen in Den Haag waren mit dem Industriellen Rolf Trauernicht 40 Personen nach Den Haag gefahren. An der Demonstration nahm auch der Geschäftsführer vom TERN e.V. Herr Gänge teil.

Frau Merkel hat beim Transrapid an China nichts zu verschenken.

Der erste Grüne, Herr Trittin fuhr in Shanghai Transrapid. Die erste Grüne, Frau Künast, beklagte sich seinerzeit noch beim Generalkonsul von Shanghai Wolfgang Röhr weil er sie zu einem Empfang auf schnellem Wege im Transrapid vom Flughafen abholen ließ, erfuhr ich auf der MAGLEV '2004. Sie sagte, sie wolle sich nicht als Befürworterin dieser Technologie instrumentalisieren lassen. Den Bau von Transrapid-Strecken in Deutschland halte ich allerdings für wahrscheinlicher als der F.A.Z.-Korrespondent.

Viele Grüße      Michael Dittmer

<http://www.welt.de/data/2006/05/24/891557.html>

Ostfriesland/Den Haag: Kommt der Transrapid?

40 Ostfriesen nehmen an Demonstration in Den Haag teil

Sehr geehrter Herr Bechtel,

vielen Dank für Ihre Rückmeldung und für die gute Nachricht über den Baubeginn des TR09. Ich wünsche Ihnen und Ihren Kollegen viel Glück bei der Projektdurchführung und weiterhin viel Durchhaltevermögen, um die Durststrecke bis zum Baubeginn der ersten Anwendungstrecke in Deutschland zu weit er zu überwinden.

Sie hatten im Februar 2003 einigen Mitgliedern der GFM die Möglichkeit geboten, an einer Werksbesichtigung bei Ihnen im Hause teilzunehmen. Leider war ich damals beruflich verhindert. Deshalb würde ich gerne auch einmal die Möglichkeit hierzu nutzen.

Bieten Sie wieder Werksbesichtigungen an, wenn der TR09 am Gestalt gewinnt? Dies würde sicherlich auch unsere Mitglieder interessieren.

Mit freundlichen Grüßen Michael Dittmer

P.S. Es gibt seit gestern in unserem Download-Bereich <http://www.pro-transrapid.org/de/hdtv/> einen Filmbericht über die 5. Transrapid-Fach-tagung. Leider wird in den öffentlichen Medien das Thema einfach totgeschwiegen oder negativ angehaucht. Ebenso wenig möchten sich die öffentlichen Rundfunk-Anstalten mit der Innovation HDTV so recht anfreunden. Daher möchte ich dies zumindest teilweise kompensieren. Es gibt jedoch auch eine "Low Definition"-Version (für schwächere Computer) Für weitergehende technische Fragen in diesem Zusammenhang stehe ich zur Verfügung.

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

From: werner.bechtel@thyssenkrupp.com  
[mailto:werner.bechtel@thyssenkrupp.com]  
Sent: Wednesday, February 08, 2006 8:05 AM  
To: michael.dittmer@kielnet.net  
Subject: AW: Transrapid Fachtagung 2005

Sehr geehrter Herr Dittmer,

vielen Dank für Ihre Mail und den daran angehängten Bericht. Ich habe ihn mit Interesse gelesen. Der TR 09 befindet sich seit einigen Tagen im Bau. Erste Strukturen sind sichtbar, allerdings noch nichts, was den Laien auf einen späteren Transrapid schließen ließe. Ab ca. Mitte März wird der erste Wagenkasten gebaut, dann wird das ganze schon etwas deutlicher.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Bechtel ThyssenKrupp Transrapid GmbH Henschelplatz 1 34127 Kassel \*

Besuchen Sie unsere Homepage im Internet unter <http://www.thyssenkrupptransrapid.de>

**mobil**  
08 | 2006



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

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

Tel. 0431- 338099 e-Mail: [mdittmer@pro-transrapid.org](mailto:mdittmer@pro-transrapid.org)  
[www.pro-transrapid.org/](http://www.pro-transrapid.org/) und [transrapid.gmxhome.de](http://transrapid.gmxhome.de)

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



*Umweltbewußt in die Zukunft*

Herrn  
Minister für Wirtschaft, Wissenschaft  
und Verkehr  
Dietrich Austermann  
Düsternbrooker Weg 94  
24105 Kiel

Kiel, den 02.01.2006

### **Alles Gute im neuen Jahr**

Sehr geehrter Herr Minister Austermann,

Ihnen möchten wir ein frohes neues Jahr wünschen und uns dafür bedanken, daß Sie im vergangenen Jahr für uns ein offenes Ohr hatten.

Kurz vor Weihnachten erreichte uns eine Meldung der Tageszeitung „Die Welt“, welcher zu entnehmen war, daß in Hamburg ein interfraktioneller Antrag der Regierungs- und der größten Oppositionsfraktion den Senat auffordert, sich für eine Transrapid-Strecke im Norden einzusetzen. Erwähnt wurde auch, daß (dankenswerter Weise) aufgrund der Initiative einiger Bundesländer die Vorfestlegung auf das Münchner Projekt als einziges Magnetbahnvorhaben während der Koalitionsverhandlungen auf Bundesebene aus dem Koalitionsvertrag gestrichen wurde, wobei noch zu ergänzen ist, daß nun von „mindestens einer Transrapid-Referenzstrecke in Deutschland“ die Rede ist.

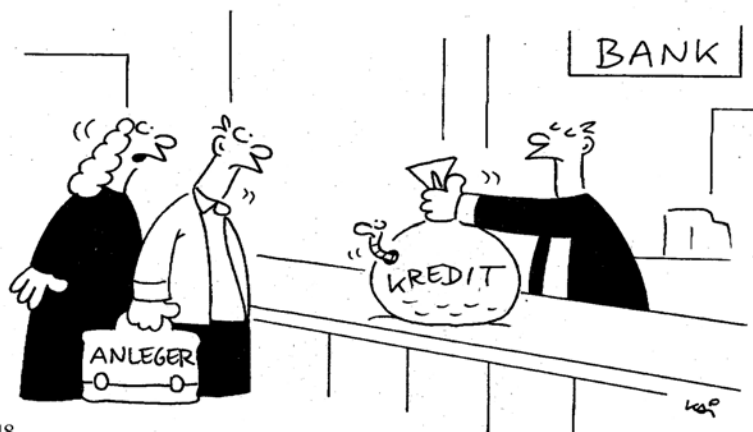
Diese aktuelle Entwicklung birgt für unser Bundesland erhebliche Chancen, wenn es hierbei zusammen mit Hamburg an einem Strang zieht. Als Schleswig-Holsteiner würde es mich freuen, wenn sich auf diese Weise hier bei uns diese Spitzentechnologie zu einem Jobmotor entwickelt.

Wie während unseres letzten Besuchs am 03.08.2005 besprochen, sind wir gern bereit, Sie über die Aktivitäten der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. sowie der Eororapid GmbH und Co. KG in den benachbarten Bundesländern zu informieren und die im Gespräch befindlichen Zukunftsoptionen Skandinavien / Parchim etc. weiter zu erörtern.

Über einen baldigen Gesprächstermin im neuen Jahr bei Ihnen würden wir uns daher freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Dittmer  
Stellvertretender Vorsitzender



Frankfurter Allgemeine Zeitung

Seite 26 / Samstag, 26. Februar 2005, Nr. 48

Herrn  
Dr. Otto Wiesheu  
im Vorstand der DB AG  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

Kiel, den 03.01.2006

### **Glückwünsche zum Eintritt in den Vorstand DB-AG**

Sehr geehrter Herr Dr. Wiesheu,

zu Ihrem Wechsel in den Vorstand der DB-AG zu Jahresbeginn möchte ich Ihnen im Namen unserer Gesellschaft gratulieren und Ihnen für Ihr neues Aufgabengebiet viel Erfolg wünschen.

Wir freuen uns, daß Sie mit Ihrer Kompetenz nunmehr dem Vorstand der DB-AG zur Verfügung stehen. In absehbarer Zeit könnten Sie in Ihrer neuen Funktion die Leistungsfähigkeit des spurgeführten Verkehrs entscheidend verbessern: durch den Personen- und Güter-HGV-Transport per Magnetschnellbahn - in Anwendung der weltweit führenden deutschen **Transrapid**-Technologie in dem von der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. und der Deutsche Eororapid GmbH und Co. KG gemeinsam entwickelten Eororapid-Verkehrssystem auf nicht nur einer Strecke in Deutschland.

Die Magnetschwebetechnologie sollte auch beim Ausbau des europäischen HGV-Netzes als leistungsfähigere Alternative zum Kurzstreckenflugverkehr eingesetzt werden; dies wäre insbesondere bei den derzeit steigenden Energiepreisen ein entscheidender wirtschaftlicher Vorteil.

Rad-/Schiene- und Magnetschwebetechnologie sind von Natur aus keine Konkurrenten, sondern können als gegenseitige Ergänzung wirken, welche die angestrebte Börsenfähigkeit der Deutsche Bahn AG stärkt. Während meines Besuchs der Maglev-Konferenz 1998 in Japan konnte ich mich davon überzeugen, daß die Konkurrenz aus Japan bereits dieses Einvernehmen erlangt hatte und sogar mit bahneigenen Technikern den japanischen Maglev für den Fernverkehr entwickelt, sowie für ihn in den Bahnhöfen auf Plakaten wirbt.

Wir freuen uns, daß mit Ihnen, der Sie bereits seit Jahren entscheidend an der Sicherung der Zukunft der in Deutschland entwickelten Transrapid-Technologie mitgewirkt haben, eine in Sachen Magnetschwebetechnologie kompetente Persönlichkeit in den Vorstand der Deutsche Bahn AG eingetreten ist. Gern werden wir auch in Zukunft partnerschaftlich mit der DB AG zusammenarbeiten, um den spurgeführten Verkehr mit der Magnetschnellbahn zum Erfolg zu führen und den insbesondere für den Aufschwung Ost entscheidenden Ausbau des Magnetschnellbahnnetzes voranzutreiben. Wir können heute davon ausgehen, daß die Magnetschnellbahn in Zukunft entscheidend dazu beitragen wird, die Rahmenbedingungen für eine globale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten.

Wir empfehlen Ihnen, darauf hin zu wirken, daß die Haushaltsrückflüsse aus Bahn-Mitteln gebündelt für den Start der ersten Magnetbahnstrecke in Deutschland eingesetzt werden und damit beispielsweise dem Münchener Oberbürgermeister die auf Bedenken gegen die Finanzierung begründete Klageoption gegen die dortige Magnetbahnstrecke entzogen wird.

Anlässlich der diesjährigen Fußball-Weltmeisterschaft präsentiert sich die Bundesrepublik Deutschland allen fußballbegeisterten Völkern der Erde. Als nationaler Förderer der FIFA WM 2006™ steht es der Deutsche Bahn AG gut an, für die Dauer der Fußballweltmeisterschaft den Besuchern aus aller Welt auch besondere Mitfahrgelegenheiten auf der Transrapid-Versuchsstrecke in Lathen zu bieten und damit für die DB-AG und den Transrapid eine exzellente Werbung einzufahren.

Für Rücksprache stehen wir Ihnen gern zur Verfügung und verbleiben mit den besten Neujahrsgrüßen

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

Michael Dittmer  
Stellvertretender Vorsitzender

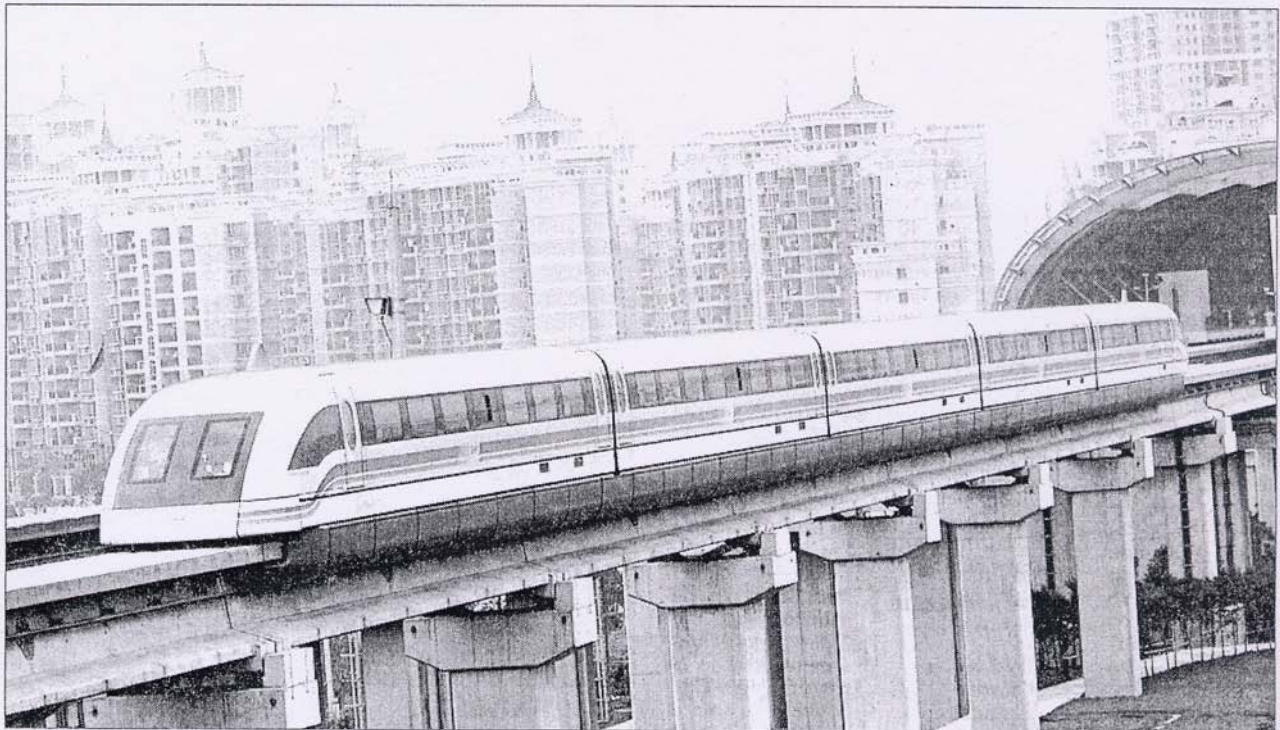
FAZ, Donnerstag, 26. Januar 2006, Nr. 22, Europäische Verkehrsachse durch Norditalien ist gefährdet.

Sehr geehrte Damen und Herren,  
die Planungen für eine Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Lissabon und Kiew sind schon längst fertig. Sie liegen bereits seit dem 28. April 2005 bei der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Union vor. Allerdings wird die veraltete Rad-/Schienentechnik hier wohl nicht zum Zuge kommen, da mit der Magnetschwebetechnik ein wesentlich leistungsfähigeres, erprobtes System vorliegt.

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

HAN Do. 16. Februar 2006

## Chinesen bauen eigenen Transrapid



Die bislang weltweit einzige Strecke für den deutschen Transrapid liegt in China und verbindet den Flughafen in Shanghai mit der Stadt. Jetzt bekommt das deutsche Modell erstmals Konkurrenz. Die Chinesen haben einen eigenen Transrapid entwickelt. Foto: dpa

### Konkurrenz für deutsche Magnetschwebebahn

**Peking (dpa).** China hat eine eigene Magnetschwebebahn entwickelt, die dem deutschen Transrapid Konkurrenz machen könnte. Im Juli soll die Magnetbahn, die letztendlich 500 Stundenkilometer erreichen soll, auf einer 1,7 Kilometer langen Versuchsstrecke der Tongji Universität in Shanghai getestet werden.

Die Entwicklung im Rahmen des staatlich geförderten Hochtechnologieprogramms befindet sich nach Angaben der Chengdu Aircraft Industrial Group im fortgeschrittenen Stadium.

Es seien aber „keine deutsche Technologie“ und auch keine deutschen Blaupausen verwandt worden, betonte Chefingenieur Zheng Qihui. „Alles ist chinesisches.“

Das deutsche Transrapid-Konsortium wollte auch nicht von Technologieklau sprechen. Das Prinzip der Schwebebahn sei ohnehin nicht geschützt, sondern nur Komponenten.

Das Konsortium aus Siemens und ThyssenKrupp sieht seine Chancen für den Bau einer neuen Strecke in China weiterhin gewahrt. Das Konkurrenz-

modell sei nicht vergleichbar, und es handle sich bisher nur um einen Prototyp, der erst 100 Kilometer pro Stunde fahre.

Wichtig sei allerdings, daß endlich in Deutschland eine Transrapid-Strecke gebaut werde, sagte der Sprecher des Konsortiums. „Ohne eine Anwendung im eigenen Land ist die Gefahr groß, daß wir unsere Spitzenposition verlieren.“ Derzeit wird eine Transrapid-Strecke zum Flughafen in München geplant.

Die weltweit einzige kommerzielle Strecke in Shanghai

geht über 31 Kilometer zum Flughafen. Das Konsortium hofft auf eine Verlängerung in die 160 Kilometer entfernte gelegene Stadt Hangzhou und zum Gelände der Weltausstellung, die 2010 in Shanghai stattfindet.

Die neu entwickelte chinesische Magnetbahn unter dem Projektnamen „CM1 Dolphin“ (Delphin) benutzt nach Angaben ihres Chefingenieurs Technologie aus der Luftfahrtindustrie. Der Zug sei leichter als der deutsche Transrapid, betonte Zheng Qihui. „Das Design ist viel fortschrittlicher.“

# Flucht nach vorn

Wie Unternehmen aus dem Westen China freiwillig und unfreiwillig zu High-Tech verhelfen

VON KIRSTIN WENK

Shanghai – Riesige Laufbänder schaufeln Kohle in die Verbrennungsöfen des Kohlekraftwerks Waigaoqiao bei Shanghai. Alles läuft vollautomatisch, kein Gestank, kein Staub, kein Dreck. „Das hier ist der neueste Stand der Technik weltweit“, sagt Lutz Kahlbau, Leiter der Sparte Energieerzeugung von Siemens in China. Zwei Blöcke von je 900 Megawatt lieferte Siemens bereits an das chinesische Konsortium, das die Anlage jetzt vollkommen selbständig betreibt. Ein dritter hoch-effizienter Block wird derzeit gebaut. Aber nicht mehr von Siemens, das machen die Chinesen nun allein. Siemens liefert nur noch zu. Für Kahlbau ist das in Ordnung. „Geschäfte in China machen heißt: hundert Prozent Technologietransfer“, sagt er. „Unsere einzige Chance, wettbewerbsfähig zu bleiben, heißt deshalb: immer wieder Innovationen entwickeln.“

Kein Land versteht es so geschickt wie China, ausländische Technologie ins Land zu holen. Der riesige, boomende Markt ist so attraktiv, daß sich die Unternehmen hohe Auflagen der chinesischen Regierung gefallen lassen. Anders hätten sie häufig keine Chance auf einen Markteintritt. Es geht dabei nicht um die illegale Produktpiraterie, um den Klau von geschütztem geistigen Eigentum, sondern um den ganz offiziellen Anteil der lokalen Fertigung, des „local content“. Darum kommt in China kein Unternehmen herum. Bei Kraftwerken müssen chinesische Unternehmen 70 Prozent leisten. In der Automobilbranche beträgt die Quote 40 Prozent. Auch das Verbot, in China hundertprozentige Töchter zu gründen, hilft, Know-how zu erwerben. Joint-ventures sind für sensible Bereiche vorgeschrieben, für Automobilbauer, für Infrastrukturprojekte, für Verlage. Chemie-Anlagen müssen vollständig von chinesischen Designinstituten geplant werden.

Ohne chinesische Partner kommt niemand ins Geschäft mit dem Reich der Mitte: nicht das Airbus-Konsortium, das 150 Jets nach China liefern will, nicht der Transrapid, der Shanghais Innenstadt mit dem Flughafen Pudong International verbindet. Auch nicht die Siemens AG, die 60 ICE-Züge an China verkauft, die jedoch hauptsächlich im Reich der Mitte gefertigt werden. Nun hat China sogar angekündigt, eigene Großflugzeuge zu bauen. Und in den Flugzeugwerken Chengdu soll ein chinesischer Transrapid entstehen – und dem deutschen Prestigeprojekt Konkurrenz machen.

„Wie hoch der Anteil des Technologietransfers ist, hängt von den

jeweiligen Verhandlungspartnern ab“, sagt Christina Rentzmann, China-Expertin vom Bund der Deutschen Industrie (BDI). „Für uns wird es allerdings problematisch, wenn die chinesische Regierung Joint-ventures zwingend vorschreibt.“ Auf diesen Mißstand solle auch Bundesaußenminister Franz-Walter Steinmeier (SPD) bei seiner bevorstehenden China-Reise hinweisen, fordert sie.

Viele der Besonderheiten des chinesischen Markts widersprechen den Regeln der Welthandelsorganisation (WTO), der Peking Ende 2001 beitrug. Diese sehen etwa vor, in- und ausländische Unternehmen gleich zu behandeln – ohne Zwang zur Fertigung vor Ort. Auch ist China noch nicht – wie

versprochen – dem „Government Procurement Agreement“ beigetreten, einem freiwilligen Abkommen der WTO-Mitglieder, das die faire Behandlung aller Unternehmen vorsieht.

China spielt häufig gegen die Regeln, aber alle wollen dennoch in China mitspielen. Auf der Suche nach einer Erklärung dafür weist Christian Sommer, Leiter des German Center in Shanghai, auf eine neue Umfrage unter deutschen Unternehmen

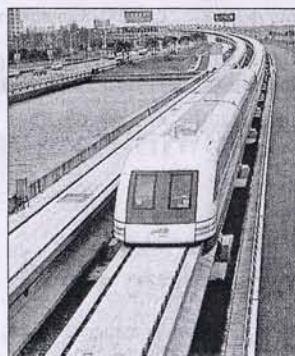
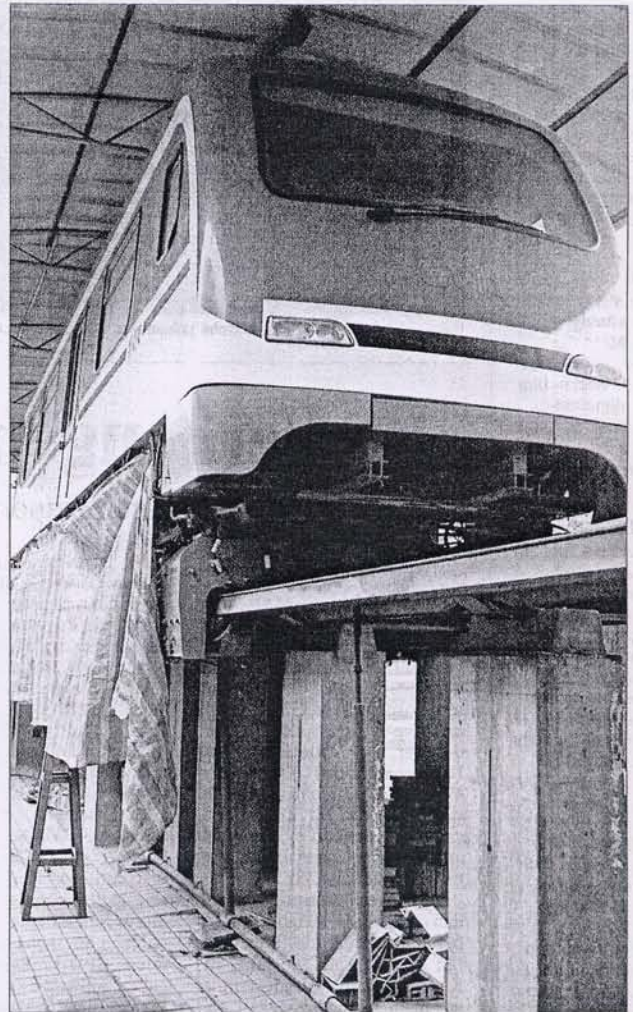
hin. Danach möchten 71 Prozent in China fertigen, weil die Produktionskosten dort niedrig seien. 55 Prozent wollen von China aus den asiatischen Markt versorgen, und neun Prozent sehen den größten Vorteil, in China zu sein, in dem Know-how-Vorsprung. „Nur hier können Technologien, wie der Transrapid, auch in seiner Anwendung erforscht werden“, sagt Sommer. „In China finden die nächsten Technologie-Sprünge statt.“

Vor allem in der Chemie- und Biotechnologiebranche verlagern immer mehr Unternehmen ihre Forschungsaktivitäten in die Volksrepublik China, mit ihrem riesigen Talentepool. Das Gehaltsniveau der Forscher dort beträgt nur etwa ein Drittel bis ein Fünftel der Gehälter im Westen, heißt es in einer Studie von PricewaterhouseCoopers.

China holt auf, nicht nur wirtschaftlich, auch in der Forschung und Entwicklung. Seit Mitte der Neunziger Jahre hat das Land seine Aufwendungen dafür vervierfacht und sich damit auf Rang drei der forschungsreichen Länder weltweit katapultiert. Auch wenn es bei den Patentanmeldungen weiter hinterhinkt, bleibt für deutsche Unternehmen nur ein Ausweg: die Flucht nach vorn. „Die Chinesen wollen immer die neueste Technologie“, sagt Rüdiger Grube, für China zuständiges Mitglied im Vorstand von DaimlerChrysler. „Und man schützt sich am besten vor Technologieklaue, indem man wieder neues entwickelt.“

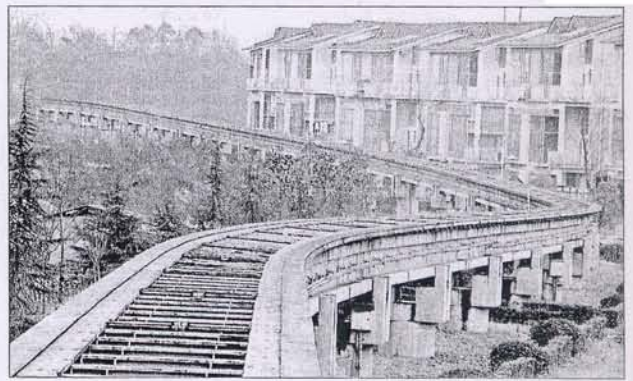
„Geschäfte in China machen heißt: hundert Prozent Technologietransfer“

Lutz Kahlbau, Siemens-Manager in China



Verblüffende Ähnlichkeit: China entwickelt eine eigene Magnetschwebbahn (oben). Ein deutsches Konsortium hat in Shanghai eine Strecke für den deutschen Transrapid gebaut (links). Die angestrebte Teststrecke der Chinesen offenbart den technologischen Vorsprung des Westens

FOTOS: PA/DPA (2); XIANGNING/IMAGINECHINA



# Parteien zum Transrapid

Vor wichtigen Wahlen erstellt die GFM Wahlprüfsteine. Die Antworten der Parteien auf die Fragen sind in diesem Bereich nachzulesen. Nachstehend ist eine Verdichtung der Aussagen ("ja"/"jein"/"nein") zur Magnetschwebetechnologie aufgelistet:

	CDU/CSU	FDP	Graue	Grüne	PDS (/WASG)	SPD	SSW
BY 2003	ja	ja	-	nein	-	k.A.	-
HH 2004	ja	ja	ja	k.A.	-	ja	-
EU 2004	ja	k.A.	ja	nein	jein <sup>2</sup>	nein <sup>3</sup>	-
SSN 2004	ja	ja	k.A.	k.A.	nein	k.A.	-
SH 2005	(ja) <sup>1</sup>	ja	ja	nein	-	k.A.	k.A.
NRW 2005	ja	k.A.	ja	k.A.	-	k.A.	-
D 2005	ja <sup>4</sup>	ja	ja	k.A.	nein	ja	-
RLP 2006	k.A.	k.A.	ja	nein	k.A.	ja	-
BW 2006	ja	(ja) <sup>5</sup>	ja	k.A.	k.A.	jein <sup>6</sup>	-
BLN 2006	ja <sup>7</sup>	k.A.	k.A.	k.A.	nein	(ja) <sup>5</sup>	-
MV 2006	ja	k.A.	ja	nein	nein	(ja) <sup>8</sup>	-

<sup>1</sup> k.A., im Regierungsprogramm ist Unterstützung für die TR-Strecke Hamburg-Berlin enthalten

<sup>2</sup> uneinheitliche Position

<sup>3</sup> Antwort des regionalen Europaabgeordneten

<sup>4</sup> im Positionspapieren ist Unterstützung für weitere Transrapid-Strecken (zusätzlich zu München) enthalten

<sup>5</sup> vorab ein grundsätzliches Bekenntnis zum Transrapid des Landesverbands, Antwort von Bundesebene steht noch aus

<sup>6</sup> vorsichtiges Ja zu einer deutschen Anwendungsstrecke, nein zu einem konkreten Anwendungsfall in BW

<sup>7</sup> Berlin-Warschau-Moskau

<sup>8</sup> wenn es einen Nutzen für MV, gibt, die Kosten vom Land nicht getragen und keine anderen Verkehrsprojekte dadurch verhindert werden

Link:

<http://www.pro-transrapid.org/de/arguments/wahlen/index.html>



Angesichts der anhaltenden Diskussion um die chinesische Magnetschwebetechnologie möchte ich Euch die folgende Karikatur aus der heutigen (Samstags)-Ausgabe der Frankfurter Allgemeinen Zeitung nicht vorenthalten:

Stephan JOHN

Mit "Tlanslapiden" Grüßen Saturday, February 18, 2006 3:09 PM

Dateianhänge zur e-mail  
Tlanslapid.jpg

# Spionieren, abkupfern, lizenzieren

China I: Die angebliche Transrapid-Kopie ist ein Beispiel von vielen / Wirtschaftsrechtliche Grauzonen

KLAUS PETER KRAUSE

Was da in China läuft, riecht schon nach Technologieklau“, meinte der bayerische Ministerpräsident Edmund Stoiber. Es wäre „geradezu ein Witz, wenn im High-tech-Land Deutschland die Erfindungen gemacht werden und in Fernost die Kohle“, so der CSU-Chef. Geklaut, abgekupfert, raubkopiert – mit solchen Vokabeln war so mancher schnell bei der Hand. Ob offen ausgesprochen oder vorerst mit Fragezeichen versehen, fällt dabei nicht so ins Gewicht. Aber es war die erste Reaktion auf eine Nachricht, die einschlug – jedenfalls für die breite Öffentlichkeit: China baut einen eigenen Transrapid. Von dort auch war die Botschaft gekommen. Die Chengdu Aircraft Industry Cooperation (CAC) mit Sitz im südwestchinesischen Chengdu hatte vergangene Woche bekanntgegeben, daß China eine eigene Magnet-schwebebahn entwickelt.

## Deutscher Transrapid fährt seit 2003 in Schanghai

Chinas Magnetbahn trägt den Namen Zhui Feng („Jagt den Wind“) und wird englisch CM1 Dolphin genannt. Nach CAC-Angaben ist der erste Test im Juli auf einer 1,7 Kilometer langen Versuchsstrecke der Tongji-Universität in Schanghai geplant. Besorgnisse, China könnte für diese Entwicklung urheberrechtlich geschützte deutsche Technik mißbräuchlich benutzt haben, wies CAC-Chefingenieur Zhen Qihui zurück. Die CAC-Gruppe ist einer der größten Luft- und Raumfahrtkonzerne in China, beschäftigt etwa 15.000 Mitarbeiter und beliefert vor allem das Militär. Intensive Bemühungen, ein Konkurrenzmodell zum Transrapid zu entwickeln, laufen dort seit 2003.

Das Transrapid-Konsortium der deutschen Konzerne Thyssen-Krupp und Siemens gibt sich zurückhaltend, will sich weitere Aufträge nicht unnötig verderben. Es hat nach eigener Aussage bislang keine Kenntnisse von einer Patentverletzung. Der deutsche Transrapid fährt seit Anfang 2003 von Schanghai zum Flughafen Pudong. Aber wie man liest, soll die chinesische Versuchsstrecke mit ihrem Fahrweg und der Montagehalle dieser Transrapid-Strecke in allen Einzelheiten gleichen. Das gelte für die Betonkonstruktion ebenso wie für die Elektronik.

Doch was immer es damit auf sich hat und wie gleich oder ungleich die beiden Bahnen später wirklich sind und ob Kritiker recht damit haben, das deutsche Konsortium habe seine Schwebebahntechnik unzulänglich vor Ideen-

klau geschützt – der Fall wirft ein exemplarisches Schlaglicht auf Chinas Umgang mit den ins Land geholten technischen Innovationen und ihren patentgeschützten Eigentumsrechten. China-Kundige sagen: „Wer in China Geschäfte macht, muß einkalkulieren, daß seine Produkte kopiert werden; die Behörden greifen nur selten ein.“

Solche Beschwerden sind lange bekannt: Chinesen kopieren westliche Markenprodukte und Technik, produzieren dann selbst und viel billiger, setzen anschließend damit die westlichen Unternehmen auf deren Heimatmärk-

zungen chinesischen Geschäftspartner würden nicht mit offenen Augen und Ohren alles Neue aufsaugen und weiterreichen, ist ziemlich abwegig: Dieser Technologie-Transfer ist absichtsvolle Politik. Zwar gibt es in China, wie der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) sagt, vernünftige Vorschriften – auf dem Papier; in der Realität könne sich eine Firma gegen Verletzungen ihres geistigen Eigentums nur begrenzt wehren.

So beklagenswert diese Form des Technologie-Transfers ist, ob rechtswidrig vollzogen oder nur in den Grau-

Menschen beschäftigt sehen. Der nächste chinesische „Kopierfall“ könnte der europäische Airbus werden. Für den europäischen Flugzeugbauer geht es um Chinas Großauftrag für 150 Stück des A 320, aber Airbus soll in China eine komplette A-320-Fertigung aufbauen. Eben darum muß sich der Konkurrent Boeing – auf Anordnung der US-Regierung – dieses China-Geschäft versagen.

## US-Abhörsystem Echelon nicht nur militärisch nutzbar

Doch auch die USA sind alles andere als Musterknaben. Mit ihrem Abhörsystem Echelon überwachen sie nicht nur militärischen Informationsaustausch, sondern auch privaten, zeichnen Telefongespräche auf, fangen Fax-Briefe und ePost ab, belauschen, selektieren und werten aus. Sie betreiben Echelon mit verbündeten Staaten. Das System besteht seit 1947 und ist, wenngleich inzwischen EU-offiziell bestätigt, supergeheim. Damit läßt sich auch Wirtschaftsspionage betreiben, lassen sich Erfindungen sogar ohne Kauf klauen. Denn auch wichtige Industriedaten und Konstruktionspläne werden Tag für Tag elektronisch verschickt, per Mail und Telefon Preisgespräche geführt und Verträge besprochen. Beispiele solcher Echelon-Nutzung sind bekanntgeworden.

Diese ganze Wirklichkeit in der globalisierten Welt des Technologie-Transfers hat ein Beobachter auf diesen gemeinsamen Nenner gebracht: „Ein bißchen Spionage, ein bißchen abkupfern, ein bißchen lizenzieren, ein bißchen Eigenentwicklung, und fertig ist ein absolut innovatives Produkt.“ Ohnehin verschwimmen die Grenzen zwischen der illegitimen und legitimen Aneignung dessen, was andere erforscht und technisch ausgetüfelt haben, durchaus. Denn diese anderen reichen ihr Wissen doch auch ganz offen und freiwillig weiter: Junge Chinesen zum Beispiel besuchen westliche Hochschulen, kehren mit dem dort erworbenen Wissen zurück und wenden es zu Hause an.

Wer jetzt in Deutschland beim Transrapid beklagt, China entwinde der deutschen Industrie geistiges Eigentum an Forschung und Entwicklung, wer dies als Produktpiraterie geißelt und die deutsche Schwebebahn nun ausgerechnet im Hoffnungsmarkt China auf dem Abstellgleis landen sieht, vergißt dabei: In Deutschland wurde der kommerzielle Einsatz des Transrapid bisher verschmäht, die Strecke zum Münchner Flughafen ist frühestens 2010 fertig – nur China macht etwas daraus. Nicht anders wird es einem grün-bewegten Deutschland in der Gentechnik gehen. Auch mit der Ablehnung der Kernkraft tut es sich keinen Gefallen. Technikfeindlichkeit kommt teuer zu stehen.



Chinesische CAC-Magnetbahn: Produktkopien mit einkalkulieren

ten in Europa und Amerika unter Druck. Denn Arbeit in China kostet (noch) nicht viel, und mit den hohen Entwicklungskosten sind die Preise ebenfalls nicht belastet. Andererseits wollen oder können es sich die westlichen Firmen nicht leisten, China zu meiden; die Teilnahme am Boom der chinesischen Wirtschaft ist zu wichtig. Alle kennen die Praktiken in China, und trotzdem verlagern sie Betriebe und Wissen dorthin.

Sie tun es, obwohl China ausländische Unternehmen gesetzlich zu einer chinesischen Beteiligung zwingt, besonders dann, wenn sie Spitzentechnik ins Land bringen. Anzunehmen, die aufge-

zonen des Rechts, China ist weder das einzige noch das erste Land, das sich derlei Praktiken bedient. Auch Europa hat sich einst von den Chinesen die Porzellanherstellung abgucken – es liegt nur länger zurück, als es die Chinesen waren, die den Europäern einiges voraus hatten. Nach 1945 sind die Japaner Meister im Kopieren gewesen – zum Beispiel bei den Fotoapparaten.

Auch auf den deutschen ICE ist China scharf und hat bei Siemens sechzig Züge geordert, aber Siemens sie hauptsächlich dort bauen lassen. Denn China kauft nur einschließliche Technologie-transfer und will zugleich seine vielen

Frankfurter Allgemeine Zeitung

19. August 2006, Nr. 192

„Lassen Sie Ihre Kinder und Enkel Mandarin lernen!“

Investor Jim Rogers

Junge Freiheit 24. Februar 2007

# „Als wenn acht Lkws mit Vollgas vorbeifahren“

In München macht eine Bürgerinitiative gegen Edmund Stoibers Pläne für den Transrapid-Bau mobil

VON ALEXANDER GÖRLACH

München – Otto Babernits steht an seinem Gartenzaun und zeigt auf den Verlauf der geplanten Transrapid-Trasse, keine 30 Meter von seinem Grundstück in München-Riedmoos entfernt. 1970 hat er das Einfamilienhaus mit eigenen Händen gebaut, um seiner Frau und den drei Kindern ein Zuhause zu geben. „Nach den Olympischen Spielen 1972 wurde die Autobahn gebaut. Die ist schon ziemlich laut“, sagt er. Die Wohnqualität leide darunter, auch der Wert des Hauses sei gesunken. „Wenn jetzt noch der Transrapid kommt, ist es mit dem ruhigen Lebensabend vorbei“, sagt der kürzlich pensionierte Strahlen- und Umweltforscher.

„Die Lärmbelastigung durch den Transrapid liegt für Anwohner wie Herrn Babernits bei 87 Dezibel“, sagt Marion Barzen, die Organisatorin der Bürgerinitiative gegen den Streckenbau. „Das entspricht der Lautstärke von acht Lkws, die gleichzeitig mit Vollgas am Haus vorbeifahren.“ 350 Mitglieder sind in ihrem Aktionskreis, und es werden immer mehr, je konkreter das Projekt wird und von der bayerischen Landesregierung vorangetrieben wird. „Welche Auswirkungen der Transrapid auf normale Anwohner hat, kann man sich so ohne weiteres nicht ausmalen“, meint Babernits und bezieht sich dabei unter anderem

auf die Erderschütterungen, die auf Dauer an Statik und Mauerwerk zehren könnten.

240mal täglich soll die neue Trasse zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und dem Flughafen befahren werden. „Es gibt nur eine vierstündige Ruhephase in der Nacht“, sagt Barzen. Nach Angaben der Bürgerinitiative sind entlang der Strecke, die durch sechs Stadtteile der bayerischen Landeshauptstadt führen soll, rund 3000 Menschen in 1000 Haushalten von den Transrapid-Plänen betroffen. „In den Hochhäusern in der Olympia-Pressestadt werden die oberen Stockwerke durch die Erderschütterungen in Schwingung versetzt werden“, prophezeit Barzen. „Eine Zumutung für die Bewohner.“

Ende März werden die Pläne für den Transrapid-Bau den Anrainern zugänglich gemacht und öffentlich ausgelegt. Sie haben dann die Gelegenheit, durch Eingaben und Beschwerden gegen den Bau zu klagen – ein Prozedere, das den ehrgeizigen Zeitplan des Freistaats, bereits 2007 mit dem Bau zu beginnen, in Gefahr bringt. Die Bürgerinitiative hat potentiellen Klägern finanzielle Hilfe zugesagt. Fünf Bauabschnitte sind geplant, für jeden muß im Planfeststellungsverfahren eine gesonderte Genehmigung eingeholt werden.

Ein Teil der Strecke wird oberirdisch verlaufen, weil ein Tunnelbau zu teuer ist. „In der In-

nenstadt fährt der Transrapid dann mit rund 250 Stundenkilometern an den Schlafzimmern und Balkonen der Bürger vorbei“, sagt Klaus Dengler, der zuständige Referent im Münchner Rathaus. Der Stadtrat hat bereits in zehn Beschlüssen dem Transrapid mehrheitlich eine Absage erteilt; auch Dengler ist gegen das Projekt. Wenn es nach ihm ginge, sollte lieber eine neue, schnelle S-Bahn-Strecke die Passagiere zum Flughafen bringen. Es gibt in München allerdings bereits zwei S-Bahn-Linien zum Flughafen, allerdings mit vielen Haltestellen auf dem

Weg: Vom Hauptbahnhof fährt man derzeit noch 45 Minuten zum Flughafen, mit dem Transrapid wären es nur noch zehn Minuten, entgegenen die Befürworter des Transrapid.

Münchens Oberbürgermeister Christian Ude liegt mit Ministerpräsident Edmund Stoiber wegen des Projektes im Clinch. Während Stoiber sich sorgt, Deutschland verpasse den Anschluß an eine Zukunftstechnologie, wird im Münchner Rathaus vor allem wegen der Kosten auf die Bremse getreten. „Ein Milliardengrab“ sei der Transrapid. „Wenn Mittel aus dem knappen öffentlichen Haushalt für den Transrapid gebunden werden, können für die Verbesserungen des öffentlichen Personennahverkehrs in München wichtige Projekte nicht realisiert werden“, sagt Ude. Die zugesagten Zuschüsse des Bundes seien aber projektgebunden und würden so der Stadt oder dem Land für keine anderen Projekte als den Transrapid zur Verfügung gestellt, heißt es postwendend aus der Staatskanzlei.

Die Stadt beziffert die Kosten des Ausbaus für die öffentliche Hand auf 1,85 Milliarden Euro. 550 Millionen kommen vom Bund, wie der Rest finanziert wird, ist seitens des Landes noch nicht abschließend geklärt. Doch Bund, Land und Bahn wollen an dem Vorhaben festhalten. Grundsätzlich hat auch Marion Barzen von der Bürgerinitiative nichts dagegen. Nur sei eben „München nicht ideal dafür“.



Edmund Stoiber und sein Lieblingsprojekt: der Transrapid FOTO: DDP

## Bittere Lehre

DIE WELT  
15. Februar 2006

JOHNNY ERLING

Der Transrapid hat in China eine Zukunft – doch die sieht anders aus, als es im Hersteller-Konsortium der deutschen Konzerne Thyssen-Krupp und Siemens geplant war. Schon seit 2003 wird in den Flugzeugwerken Chengdu im Rahmen von Chinas nationalem Hightech-Programm eine eigene Magnetschwebbahn entwickelt. Daß die nach knapp drei Jahren testreif sein soll, ist eine Überraschung – und eine bittere Lehre.

Zwar behaupten die Chinesen, sie hätten den Prototyp selbst entwickelt. Das aber läßt sich wohl nur vom Design der Außenhaut und von den Klimaanlageanlagen sagen. Für die chinesische Variante des Transrapid wurden keine neuen Technologien entwickelt. Vielmehr hat man sich, zumindest was Strecke und Antrieb betrifft, deutsche Kerntechnologie angeeignet.

Dagegen gibt es keinen Schutz. Um auf den chinesischen Markt gelangen zu können, müssen ausländische Unternehmen häufig Zugeständnisse machen, Technologietransfer inklusive. Und doch ist die Lehre für das Konsortium bitter: China glaubt offenbar an den Transrapid, hätte sonst kaum die enormen Kosten auf sich genommen, eigene Prototypen zu entwickeln. Zugleich war es für die chinesischen Entwickler verhältnismäßig leicht, die Deutschen einzuholen. Denn die konnten ihren technologischen Vorsprung im eigenen Land, das vom Transrapid nichts wissen will, seit Jahren nicht mehr ausbauen.

Bei den Verhandlungen um weitere Strecken, die für Magnetschwebbahnen geplant sind, werden die deutschen Technologie-Konzerne nun weitere Abstriche machen müssen, allein um überhaupt im Geschäft zu bleiben. Und auch weitere Zugeständnisse bei der Offenlegung ihres Know-hows.

DIE WELT 24. Februar 2006

### DER KOMMENTAR

Den Autor erreichen Sie unter:

wirtschaft@welt.de



Frankfurter Allgemeine Zeitung

Donnerstag, 17. Februar 2005, Nr. 40 / Seite 17

# „Wir müssen immer eine Nasenlänge voraus sein“

Siemens-Aufsichtsratschef Heinrich von Pierer hält Technologie-Vorsprung für den besten Schutz vor Plagiaten

**DIE WELT:** Raubkopien und Nachahmungen von deutschen High-Tech-Produkten sind in China inzwischen an der Tagesordnung. Nun wollen die Chinesen sogar ihren eigenen Transrapid bauen. Ist das China-Geschäft für deutsche Firmen zum unkalkulierbaren Risiko geworden?

**Heinrich von Pierer:** China ist die am schnellsten wachsende Volkswirtschaft der Welt. Das Risiko, nicht dabei zu sein, ist viel größer als das Risiko, dabei zu sein.

**DIE WELT:** Die Nachricht vom chinesischen Transrapid hat Sie nicht überrascht?

**von Pierer:** Nein, keineswegs. Wir wissen schon seit einiger Zeit, daß die Chinesen an der Tongji-Universität in Shanghai eine Teststrecke bauen. Welche Technologie sie dabei verwenden, ist uns nicht bekannt. Daß aber Ingenieure heutzutage ein Fahrzeug zum Schweben bringen können, ohne deshalb andere abzukupfern, ist klar. Und klar muß uns Deutschen auch sein, daß die exzellente Technik irgendwo anders weiterentwickelt wird, wenn wir selbst den Transrapid bei uns nicht bauen.

**DIE WELT:** Was können deutsche Unternehmen selbst tun, um ihr Wissen besser zu schützen?

**von Pierer:** Der beste Weg ist immer noch, einen Technologievorsprung zu halten. Wir müssen immer eine Nasenlänge voraus sein. Zweitens müssen die Unternehmen darauf achten, daß sie nicht ihr ganzes Know-how weitergeben. Einen wichtigen Kern – wo der liegt, ist bei jedem Produkt unterschiedlich – sollten sie unbedingt zurückbehalten. Und drittens sollten sie ihr Wissen nicht an irgend jemanden weitergeben. Das sollte eine Gesellschaft sein, die ihnen möglichst zu 100 Prozent gehört, die sie aber zumindest mehrheitlich kontrollieren.

**DIE WELT:** Und wo ist darüber hinaus die Politik gefragt?

**von Pierer:** Die internationale Gemeinschaft sollte darauf drängen, das China möglichst schnell dem Government Procurement Agreement der Welthandelsorganisation beitreten. Dann könnten sie die Vergabe von öffentlichen Aufträgen nicht mehr wie heute an einen er-



Heinrich v. Pierer

zwungenen Technologietransfer knüpfen. Wichtig ist auch der bereits seit Jahren laufende Rechtsstaatsdialog zwischen der Bundesregierung und der chinesischen Regierung. Dort sollten die Deutschen die Durchsetzung von schon erlassenen Gesetzen immer wieder anmahnen.

**DIE WELT:** Sollte Außenminister Steinmeier (SPD) den Technologie-Klau auf seiner bevorstehenden China-Reise zum Thema machen?

**von Pierer:** Natürlich sollten wir den Schutz geistigen Eigentums immer wieder ansprechen. Bei den Chinesen kommt man im Dialog hinter verschlossenen Türen aber oft viel weiter als mit öffentlichen Mahnungen. Mit erhobenem Zeigefinger erreicht man überhaupt nichts. Statt dessen wären konstruktive Vorschläge hilfreich. So könnte sich Deutschland etwa an der Ausbildung von Richtern und Anwälten beteiligen. Dort gibt es noch einen Engpaß, während die Gesetze in den vergangenen Jahren bereits deutlich verbessert wurden. Die Chinesen haben doch ein

wachsendes Eigeninteresse am Patentschutz. Sie haben jetzt selbst erfolgreiche Unternehmen, die Know-how geschaffen haben und sich wehren müssen.

**DIE WELT:** Der wachsende Wissensaustausch in der globalisierten Welt läßt sich auch durch die strengsten Gesetze kaum einschränken. Müssen sich unsere Firmen vielleicht noch besser auf den Dauerzwang zu Innovationen einstellen?

**von Pierer:** Uns bleibt gar nichts anderes übrig, als uns ständig selbst neu zu erfinden. Wir müssen uns dem Wettbewerb stellen in allen Zukunftsfeldern, von der Bio- und Gentechnologie über Gesundheitsforschung, die Energieforschung bis hin zum gesamten Bildungssystem. All diese Bastionen der Deutschen werden nicht nur von den Chinesen angegriffen. Der Angriff kommt von der ganzen Welt. Unseren hohen Lebensstandard können wir nur verteidigen, wenn wir viel schneller und viel besser werden.

**DIE WELT:** Haben uns die Chinesen, was diesen Innovationshunger angeht, womöglich einiges voraus?

**von Pierer:** Die Chinesen sind sehr technologiebegeistert, das zeigt das Beispiel Transrapid ganz deutlich. Und sie sind zunehmend gut ausgebildet. Jedes Jahr verlassen dort 400 000 fertige Ingenieure die Hochschulen, bei uns sind es 40 000. Wir müssen nicht glauben, daß all diese chinesischen Ingenieure uns nur kopieren wollen. Sie entwickeln mittlerweile selbst eigene Technologien.

**DIE WELT:** Wagen Sie eine Prognose, wann China zum größten High-Tech-Exporteur der Welt aufsteigt?

**von Pierer:** Das wird nicht mehr lange dauern. Auf vielen Gebieten ist China schon heute konkurrenzfähig. Die Kombination aus niedrigen Kosten und Hochtechnologie ist weltweit einzigartig. Doch das ist kein Grund für uns Deutschen, den Kopf in den Sand zu stecken. In unserem Land steckt eine unerhörte Kraft. Wir haben eine riesige Wissensbasis. Die müssen wir verteidigen und ausbauen.

## Transrapid-Konsortium mit guten Chancen in China

Shanghaier Strecke soll verlängert werden **DIE WELT 6. März 2006**

VON JOHNNY ERLING

**Peking** – Der Bau einer neuen 175 Kilometer langen Anschlussstrecke für den deutschen Transrapid von der chinesischen Provinzhauptstadt Hangzhou nach Shanghai könnte noch in diesem Jahr beginnen. Dies wurde der WELT von der Vizegouverneurin der Provinz Zhejiang, Sheng Changli, am Rande des Volkskongreß in Peking bestätigt. „Ende des Jahres sollte es losgehen. Wir haben uns nach lan-

„Ein Transrapid würde Shanghai und das Urlaubsparadies Hangzhou viel enger zusammenbringen“

ger Überlegung für diese Technologie entschieden,“ sagte Frau Sheng.

Ein Transrapid würde Shanghai und das Urlaubsparadies Hangzhou viel enger zusammenbringen. „So, als ob wir der Vorgarten von Shanghai wären“. Die Politikerin konnte allerdings nichts über Preise oder den Stand des komplizierten Verfahrens sagen, zu dem die Verhandlungen mit dem deutschen Konsortium ThyssenKrupp und

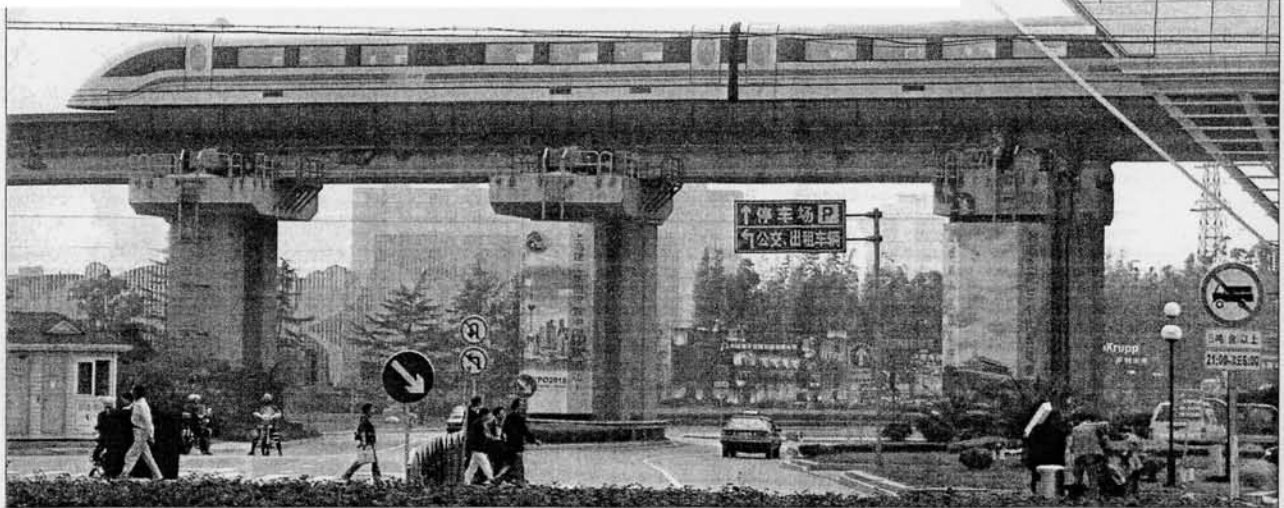
Siemens noch nicht begonnen haben.

Die Nachrichtenagentur Xinhua meldete am Sonntag, daß auch Shanghaier Abgeordnete mit einem Baubeginn Ende des Jahres rechnen. Der Termin werde durch die Weltausstellung 2010 vorgegeben, zu der 70 Millionen Besucher erwartet werden. „Die Magnetbahn-Verbindung soll teilweise deutsche Technologie nutzen. Der Hauptteil der Technologie wird aber von chinesischen Ingenieuren kommen“, zitierte Xinhua einen Parlamentarier.

Die Strecke soll vom Shanghaier Expo-Bahnhof bis Hangzhou führen, wobei 105 Kilometer auf dem Gebiet der Provinz Zhejiang liegen, meldete inzwischen auch die Wochenzeitschrift „Global Leader“. Sie berief sich dabei auf Auskünfte regionaler Planungsbehörden.

Die Trasse soll innerhalb von drei Jahren bis Ende 2008 gebaut sein. Der Transrapid soll vom Jahr 2009 an dann den Probetrieb aufnehmen können. Der Preis wird von China mit umgerechnet 3,5 Mrd. Euro veranschlagt, das ist auf den Kilometer umgerechnet ein Drittel unter dem Preis der Pudong-Strecke. Die zukünftige Transrapidstrecke würde dann auch die beiden Shanghaier Flughäfen Pudong und Hongqiao verbinden.





Ein Transrapid am Bahnhof Longyang Lu in Shanghai: Die bislang einzige kommerzielle Transrapid-Strecke der Welt soll nun verlängert werden

FOTO: PA/DPA

## Neuer Auftrag für Transrapid in China

Deutsches Konsortium soll Streckenverlängerung bauen – Außenminister spricht „Technologie-Klau“ an

VON ANSGAR GRAW

**Peking** – Die Volksrepublik China will einen neuen Milliarden-Auftrag an das deutsche Transrapid-Konsortium um die Unternehmen ThyssenKrupp und Siemens vergeben. Der Staatsrat der Volksrepublik China hat beschlossen, die Transrapid-Strecke von Shanghai über den Flughafen hinaus bis Hangzhou zu verlängern. Wie in Peking zu hören ist, will die chinesische Seite nun sehr bald konkrete Vertragsverhandlungen für die insgesamt 160 Kilometer lange Strecke beginnen. „Die Verlängerung wird mit uns gemacht“, sagte ein Siemens-Sprecher, unter Hinweis auf Planungen in China für eine eigene Magnetschwebbahn.

Nachdem das chinesische Unternehmen Chengdu Aircraft Industry Cooperation (CAC) gekündigt hatte, eine chinesische Magnetschwebbahnentwicklung bereits im Juli testen zu wollen, war Kritik laut geworden, China habe für die Magnetbahn mit Namen „Zhui Feng“ (Deutsch: „Jagt den Wind“) deutsche Transrapid-Technologie kopiert (die WELT berichtete). Bundesaußenminister

Frank-Walter Steinmeier (SPD) hat während seines China-Besuches die Verärgerung um den möglichen „Technologie-Klau“ in seinen offiziellen Gesprächen angeschnitten. Der Außenminister wird an diesem Donnerstag von Staatspräsident Hu Jintao empfangen, nachdem er am Mittwoch Ministerpräsident

Wen Jiabao und seinen Amtskollegen Li Zhaoxing traf. Nach dem Treffen mit Li sprach sich Steinmeier dafür aus, die „Haltung Chinas zum Schutz des geistigen Eigentums“ zum Thema regelmäßiger Gespräche zwischen beiden Staaten zu machen. Man müsse „die Haltung der chinesischen Regie-

rung diskutieren“, sagte der Minister.

Die Entscheidung des chinesischen Staatsrates über die Verlängerung der bislang einzigen kommerziellen Transrapid-Strecke der Welt ist zunächst nur der Beschluß über die Aufnahme von Vertragsverhandlungen mit dem am Trans-

rapid-Konsortium beteiligten Unternehmen. Bis zum Bau selbst müssen erst noch Verträge und Genehmigungen unter Dach und Fach gebracht werden. Neben der neuen Transrapid-Strecke zum südwestlich gelegenen Hangzhou ist eine weitere Hochgeschwindigkeits-Trasse von Shanghai nach Norden im Gespräch, die über die Städte Xuzhou und Tianjin bis Peking führen würde. Diese rund 1100 Kilometer lange Strecke soll allerdings für ICE-Züge konzipiert werden. Für das Projekt zeichnet sich nach Informationen der WELT eine Kooperation deutscher und japanischer Firmen ab.

Darüber hinaus sind in China Trassen mit einer Gesamtlänge von rund 8000 Kilometer in Planung, die bis Harbin im Norden, Xian im Westen und Macao und Hongkong im Süden führen. Auf einem Großteil soll der „chinesische Transrapid“ fahren. An dem staatlich geförderten Projekt sind Wissenschaftler der Südwest-Verkehrs-Universität in Chengdu und der Tongji-Universität in Shanghai beteiligt. Die Hochschule in Chengdu verfügt über zwei Versuchsstrecken.

### Wachsende Konkurrenz für Maschinenbauer

Die deutschen Maschinenbauer bekommen zunehmend Konkurrenz aus China. „In China wächst uns ein großer Konkurrent heran“, sagt Dieter Brucklacher, Präsident des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA). Er sei sich sicher, daß Standardmaschinen aus China künftig nicht mehr nur im Heimatmarkt, sondern immer häufiger auch in Europa und Amerika auftauchen werden. Insbesondere bei Textil- und Holzbearbeitungsmaschinen sowie bei Bau- und einfachen Werkzeugmaschinen erobern die Ostasiaten dem Verband zufolge zunehmend Marktanteile. Schon im abgelaufenen Jahr erhöhten sich hierzulande die Ma-

schinen-Importe aus dem Reich der Mitte um 7,5 Prozent. Umgekehrt sind die Lieferungen nach China – das Land ist für den deutschen Maschinenbau nach den USA und Frankreich der drittgrößte Absatzmarkt – um ein Prozent zurückgegangen. Hier wirke sich die bewußte Drosselung der Bautätigkeit durch die chinesische Regierung aus, sagt Brucklacher. Noch ist der deutsche Maschinenbau mit einem Welthandelsanteil von rund 20 Prozent weltweit führend. 2005 erzielten die deutschen Unternehmen mit einem Produktionsvolumen von 145 Mrd. Euro – das entspricht einem preisbereinigten Anstieg von 4,4 Prozent – erneut ein

Rekordergebnis. Getragen wurde das Wachstum wie in den Vorjahren vom Exportgeschäft. Die Ausfuhren überschritten mit 107 Mrd. Euro erstmals die 100-Mrd.-Grenze.

Für das laufende Jahr erwartet der Verband ein neuerliches Umsatzplus von zwei Prozent. Damit würden die Erlöse im dritten Jahr in Folge ansteigen. Einen solch langen Zyklus hat es Brucklacher zufolge schon seit 1990 nicht mehr gegeben. Auch die Ertragslage ist dem VDMA zufolge so gut wie nie: Die Netto-Umsatzrendite liegt nach Verbandsangaben bei durchschnittlich drei Prozent. Das gab es zuletzt in der zweiten Hälfte der 90er Jahre. *cadl*

Die Regierungschefs der fünf norddeutschen Bundesländer haben sich bei Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) für eine Transrapid-Strecke in Norddeutschland stark gemacht. Eine Streckenführung von Amsterdam über Groningen nach Hamburg stehe zunächst im Mittelpunkt des Interesses der Nord-Länder, heißt es in einem Schreiben des Schweriner Ministerpräsidenten Harald Ringstorff (SPD) an Merkel. Später könne die Strecke nach Berlin, Warschau und Prag weitergeführt werden. Ringstorff schreibt als Vorsitzender der „Konferenz Norddeutschland“ auch im Namen von Ole von

Beust und seiner Kollegen aus Bremen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Ringstorff wirbt: „Die Magnetschwebetechnik vereinigt in sich die Vorteile Innovation, Schnelligkeit, Umweltverträglichkeit und Sparsamkeit.“ Mit der beschriebenen Streckenführung könnten diese für Deutschland nutzbar gemacht werden.

Damit unternehmen die Nord-Länder einen neuen Vorstoß für das Projekt, das mehrfach scheiterte. Denn neben der gestoppten Strecke Hamburg-Berlin ließen sich auch Transrapid-Pläne in München und in Nordrhein-Westfalen bisher nicht realisieren. *dpa*

## Nord-Länder wollen Transrapid nach Hamburg



Seit Jahrzehnten fährt der Transrapid auf der Teststrecke, jetzt wollen die Regierungschefs eine neue Verbindung im Norden

FOTO: DPA / INGO WAGNER

DIE WELT 8. Februar 2006

# China genehmigt Transrapid nach Hangzhou

Baugenehmigung steht noch aus – Siemens und ThyssenKrupp verhandeln

**Peking** – China hat grünes Licht für den Bau der neuen Strecke der deutschen Magnetschnellbahn Transrapid gegeben. Das sagte die staatliche Reform- und Entwicklungskommission in Peking. Damit können die Verhandlungen mit dem Transrapid-Konsortium von Siemens und ThyssenKrupp in eine neue Phase treten. Eine Genehmigung für den Bau, der noch in diesem Jahr beginnen soll, wurde aber noch nicht erteilt.

Die Reform- und Entwicklungskommission berichtete, der Staatsrat habe den Plan für die Verlängerung der Flughafenstrecke in Shanghai über 175 Kilometer in die Nachbarmetropole Hangzhou genehmigt. Die Strecke soll bis zur Weltausstellung in Shanghai 2010 in Betrieb sein.

Der Staatsrat erteilte auch die Projektgenehmigung für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke über 1320 Kilometer zwischen Peking und Shanghai. Dieses herkömmliche Schienenprojekt, um das sich auch Siemens mit seinen Hochgeschwindigkeitszügen bewirbt, hat ein Volumen von 140 Mrd. Yuan (14,6 Mrd. Euro).



Ein Polizist bewacht den Transrapid im Bahnhof Shanghai FOTO: DPA

Nach Angaben des deutschen Transrapid-Konsortiums folgt auf diese „wichtige Weichenstellung“ nun eine Untersuchung der technischen und wirtschaftlichen Details. Zur voraussichtlichen Dauer dieser Analyse machte ein Transrapid-Sprecher keine Angaben. Gefallen sei damit auch der Startschuß für konkrete Verhandlungen mit den Konsortialpartnern Siemens und ThyssenKrupp, bekräftigte er.

Die Kosten schätzten informierte chinesische Kreise auf 35 Mrd. Yuan (3,6 Mrd. Euro). Anders als bei der bestehenden, weltweit ersten kommerziellen Transrapidstrecke über 30 Kilometer zum

Flughafen Pudong in Shanghai wird die deutsche Seite aber nur noch einen kleinen Teil zuliefern.

Die chinesische Seite wird wieder den Fahrweg bauen und zusätzlich die Waggons. Das Transrapid-Konsortium soll die Schwebetechnologie mit den Trag- und Führsystemen aus Kassel zuliefern. Während die chinesische Seite mit der Trasse noch etwa die Hälfte der bestehenden Flughafenstrecke gebaut hatte, wird ihr Anteil bei der Verlängerung nach Hangzhou wegen des viel längeren Fahrwegs auf 80 bis 90 Prozent steigen.

In den Verhandlungen geht es jetzt vor allem um die Lizenzvergabe und die deutsche Zulieferung. Die chinesische Seite will kein Gemeinschaftsunternehmen gründen, sondern über die Lizenzen viele Produkte vor Ort fertigen.

Nach den Vorarbeiten für die Projektzulassung muß nun eine Streckenführung erstellt werden. Danach geht das Projekt zurück an die Reformkommission, die die Pläne prüft. Das letzte Wort hat der Staatsrat. *dpa*

DIE WELT 11. März 2006

## Absage aus dem Kanzleramt – kein Transrapid für den Norden

Das Kanzleramt sieht derzeit wenig Chancen für den Bau eines Transrapids von Amsterdam über Hamburg nach Berlin. Dies habe Kanzleramtsminister Thomas de Maizière (CDU) in einem Brief an Mecklenburg-Vorpommern erklärt, teilte die Schweriner Finanzministerin Sigrid Keler (SPD) am Freitag im Landtag mit. Das Land hatte im Auftrag der norddeutschen Bundesländer den Bau des sogenannten Eurorapids in einem Brief an Kanzlerin Angela Merkel (CDU) angeregt. Darin hatten die fünf norddeutschen Ministerpräsidenten die Kanzlerin gebeten, die Planungen für die Strecke in die verkehrspolitischen Planungen der Bundesregierung aufzunehmen.

De Maizière schrieb nach Angaben Keler, die Niederlande hätten noch nicht entschieden, ob sie die Teilstrecke Amsterdam–Groningen als herkömmliche Bahnstrecke oder als Magnetschwebbahn planten. Zudem würden einer Studie zufolge

für die Strecke Amsterdam–Groningen–Hamburg zu hohe Investitionskosten und zu geringe Passagierzahlen erwartet.

Keler, die stellvertretend für Wirtschaftsminister Otto Ebnert (SPD) dessen Rede hielt, fügte hinzu, erst wenn die niederländische Verbindung gebaut werde, könne über eine Verlängerung der Strecke nachgedacht werden. Zudem müsse ein privater Betreiber gefunden werden, der ohne Subventionen auskomme. Die Kosten lägen voraussichtlich im zweistelligen Milliarden-Euro-Bereich.

Dennoch lehnten SPD und Linkspartei PDS im Landtag einen CDU-Antrag zu einem klaren Bekenntnis zum Eurorapid nicht ab, sondern verwiesen ihn zur weiteren Beratung in den Wirtschaftsausschuß. Dort solle die CDU unter anderem vorrechnen, wie sie die finanzielle Beteiligung des Landes sicherstellen wolle. *dpa*



Reisen heute

– Reisen gestern mobil 08 | 2006

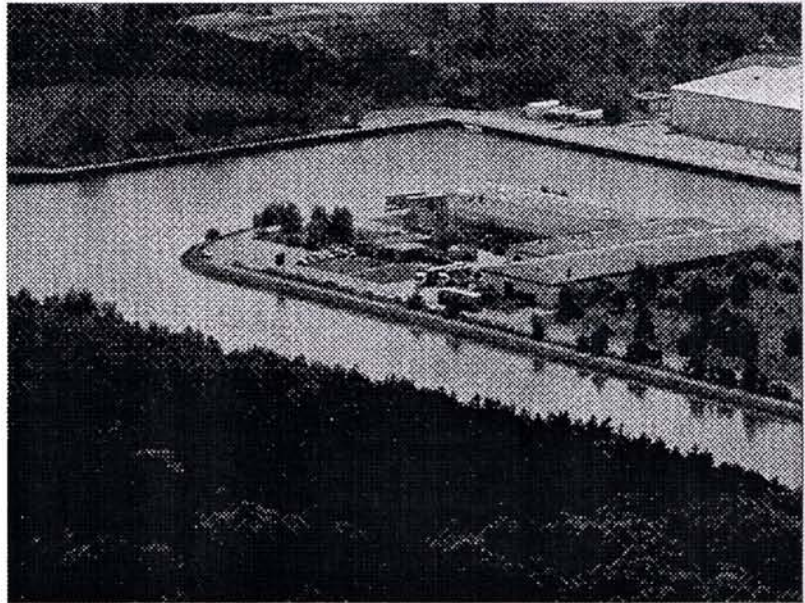


„30 Jahre Elbe-Seitenkanal“, LZ vom 25., und „Transrapid“, LZ vom 15. Februar

Der Elbe-Seitenkanal ist ein Beispiel dafür, wie ein von Rückschlägen gezeichnetes „Milliardengrab“ schließlich seinen festen Platz im deutschen Verkehrsnetz erobert hat. Selbst Umweltschützer, welche sich damals vehement gegen das Projekt gestellt hatten, änderten schließlich ihre Einstellung dazu.

Der Elbe-Seitenkanal trägt dazu bei, dass umweltschädlicher Transport von Gütern auf der Straße vermieden wird. Die in den letzten Jahren zweistelligen Wachstumsraten beim Güterumschlag im Hamburger Hafen haben seine Transportleistung erheblich gesteigert.

Damit der Hamburger Hafen seine Konkurrenzfähigkeit mit den übrigen EU-Häfen aufrechterhalten kann, ist er auf kontinuierlich wachsenden Zustrom an Gütern angewiesen.



Der Gütertransport auf dem Elbe-Seitenkanal, hier am Lüneburger Hafen, trägt für Jörg Michael Dittmer zum Umweltschutz bei. F: A/be

Durch die EU-Erweiterung wird die Transport-Nachfrage drastisch steigen.

Auf der für den ICE-Verkehr ausgebauten Bahnstrecke zwischen Hamburg und Berlin sind - ebenso wie auf der Straße - die Einschränkungen hierfür be-

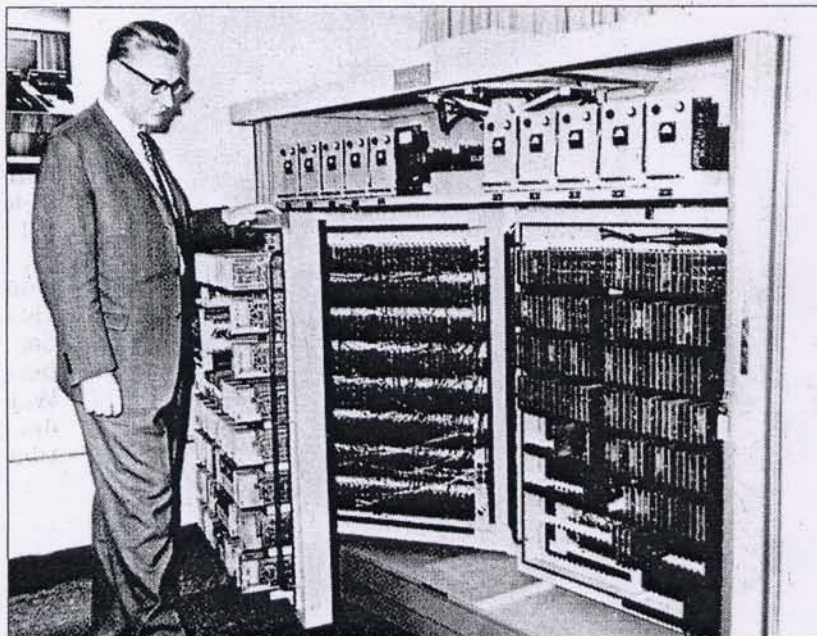
reits heute ersichtlich. So dürfen Güterzüge nur zwischen 22 Uhr und 6 Uhr verkehren, um den ICE nicht auszubremsen. Daher ist es absehbar, wenn für den spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehr eine neue Trasse erforderlich wird.

Unter diesem Hintergrund erscheint mir die Forderung der Ministerpräsidenten der Nordländer nach einer (neben München) zusätzlichen Transrapid-Anwendungsstrecke zwischen Amsterdam, Bremen, Hamburg, Schwerin/Parchim und Berlin mit Verbindung der Flughäfen sinnvoll.

Die Kosten zwischen einer ICE-Neubaustrecke und einer Transrapidstrecke sind im Flachland durchaus vergleichbar, der Nutzen für letztere - nicht zuletzt wegen der Umweltfreundlichkeit des Verkehrssystems - aber weitaus höher. Und auch das Beispiel der Entwicklung des Elbe-Seitenkanals rechtfertigt diesen Schritt. Dies sollten sich die Grünen sowie der BUND vor Augen halten.

Jörg Michael Dittmer  
Düvelsbeker Weg 14  
24105 Kiel  
michael.dittmer@kielnet.net

Lüneburger Landeszeitung



Der deutsche Bauingenieur **Konrad Zuse** (22. Juni 1910–18. Dezember 1995) gilt als Erfinder des ersten funktionstüchtigen Computers. Mitte der 30er-Jahre entwickelte er die Idee einer frei programmierbaren Maschine, die er 1941 mit der weltweit ersten auf dem binären Zahlensystem basierenden Rechenmaschine Z3 verwirklichte. Die 1944 durch Bomben zerstörte Z3 hatte viele Merkmale moderner Computer – wie etwa die Eingabemöglichkeit während des Rechenvorgangs.

Hamburger Abendblatt 3 Di. 15. August 2006

## EILMELDUNG – Breaking News

Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion der Nymphenburger Nachrichten übersendet Ihnen das [Magnetbahnforum](http://www.magnetbahnforum.de) als Eilmeldung den aktuellen Bericht von der am Freitagabend kurzfristig anberaumten Transrapid-Presskonferenz im Münchner Rathaus.

Bitte beachten Sie bei einer Weiterverwendung des Textes den weiterführenden Link am Ende des Artikels sowie das Veröffentlichungsdatum (Sperrfrist). Unser Dank gilt dem Chefredakteur der Nymphenburger Nachrichten für die freundliche Vorab-Überlassung des Leitartikels der kommenden Ausgabe.

---

---

Nymphenburger Nachrichten - Sperrfrist 00:12 Uhr, 1. April 2006 - Leitartikel S.1

### Stadt München gibt Transrapid-Widerstand auf

#### MVG soll Betrieb übernehmen – Magnetschnellbahn zum Flughafen nun gesichert ?

**Es war ein Bild, wie es auch erfahrene Korrespondenten nur selten sehen: Ein strahlender Oberbürgermeister, ein strahlender Chef der Münchner Verkehrsgesellschaft – und ein strahlender Stadtkämmerer bei einer Transrapid-Presskonferenz. Es wurde dann aber ein politischer Donnerschlag: Die Stadt München bejaht nun das Magnetschnellbahnprojekt zum Flughafen und will es sogar federführend mitgestalten.**

Flankiert von führenden Politikern der SPD-Stadtratsfraktion verkündete der Münchner Oberbürgermeister Christian Ude, erkennbar voller Energie und Tatendrang, die neue Zielrichtung: Die Stadt werde sich mittels ihrer Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) aktiv an der Verwirklichung des Magnetschnellbahnprojekts beteiligen und strebe an, den Betrieb des Magnetschnellbahnsystems ab 2010 komplett in eigene Hände zu überführen.

Die offizielle Befürwortung des Magnetschnellbahnprojekts München kam für viele Beobachter völlig überraschend und stellt einen dramatischen Wandel in der Position der Stadt dar. Bisher hatten Verwaltung und Stadtspitze stets mit Vehemenz auf eine Aufgabe des Transrapidprojektes gedrungen und diverse Projektalternativen ins Spiel gebracht. In ersten Reaktionen sprachen eingeweihte SPD-Stadtpolitiker von einem weiteren „genialen Coup des Oberbürgermeisters“. CSU-Stadträte zeigten sich perplex.

#### Lang vorbereitete Strategie

In der Pressekonferenz stellte der Münchner OB Christian Ude den bemerkenswerten Meinungswandel denn auch als von langer Hand vorbereitet dar. Man habe sicherstellen müssen, dass die Stadt von Risiken beim Bau unbelastet bleibe – am Betrieb wolle man hingegen teilhaben. „Wir werden uns doch nicht die Gewinne aus dem Betrieb der Magnetschnellbahn entgehen lassen“, konstatierte dazu Stadtkämmerer Ernst Wolowicz. Schließlich quere die Magnetschnellbahn ja auch Münchner Grund und Boden. Und wenn die zu erwartenden Betriebseinnahmen nicht mehr zur Refinanzierung der Trasse verwendet werden müssten, dann sei der Betrieb hochattraktiv.

Die Gesamtinvestitionen in das Projekt bezifferte der Stadtkämmerer auf knapp 2 Milliarden Euro – diese seien eine Konjunkturspritze für die Region und die Stadt München, finanziert aus der Kasse des Bundesforschungsministeriums, der Europäischen Union und des Freistaats. Eine Beteiligungszusage der Industrie stehe aber weiterhin noch aus..

Das erst vor wenigen Wochen vorgestellte MAEX-Projekt (München Airport Express-S-Bahn) stellte der Oberbürgermeister nun als „strategisch-taktischen Vorschlag“ dar. Die bayerische Staatsregierung habe sich daraufhin bewegen müssen – und nun wisse man, wie groß die Zahlungsbereitschaft des Freistaats tatsächlich sei. Wer ihn kenne, so der OB, wisse ohnehin, dass die Stadt einer Express S-

Bahn, die im Betrieb noch Millionenverluste einfahre, niemals ihre Zustimmung gegeben hätte. Der frühere Verkehrsminister Kurt Bodewig gratulierte Ude noch am Abend über Mobiltelefon aus NRW zu seiner richtungsweisenden Entscheidung.

Auch im Hinblick auf die „Transrapid-Gutachten“ der Stadt verbot sich der Münchner OB „jegliches Nach-Karten“. Die Gutachterergebnisse hatten die Verhandlungsposition der Stadt zuletzt nur noch bedingt gestärkt und für den Betrieb der MAEX-S-Bahn jährlich Millionendefizite prognostiziert.

Anwesende CSU-Stadträte mochten dem Sinneswandel der Stadt nicht widersprechen, zeigten sich aber verärgert über die SPD-Spitze, „die stets erst im letzten Moment noch aufs richtige Pferd setze“ und betonten die langjährige Befürwortung des Transrapids „speziell durch die Münchner CSU“.

### **MVG und FMG preisen Entscheidung**

Der Chef der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), Heribert König, zeigte sich vom neuen Projekt begeistert. Man werde Mitarbeiter weiterqualifizieren und für den Service beim „Premiumprodukt Magnetschnellbahn“ schulen. Auch der Betriebsrat stünde voll hinter dem Projekt, da es neue Arbeitsplätze für MVG-Mitarbeiter schaffe. König betonte die Bedeutung des Magnetschnellbahnsystems für die Münchner Verkehrsinfrastruktur. Es werde ein qualitativer Ruck entstehen, der den Ausbau des guten Münchner Nahverkehrsnetzes weiter voranbringe. Die Magnetschnellbahn verlange schnelle Anschlüsse und kurze, bequeme Umsteigebeziehungen im Innenstadtgebiet. Dies könne nur die MVG mit U-Bahn, Tram und Bus bieten.

König, der zeitweise geradezu euphorisch wirkte, bezeichnete für den Münchner Transrapid auch eine Abkehr vom Standard-Rot der Bahn zur bayerischen, weiß-blauen Farbgebung als notwendig. Dies sei zwar nur ein emotionales Detail, doch es sei völlig klar, dass der Münchner Bürger dies erwarte. Der Oberbürgermeister bestätigte, er habe zwar „persönlich bekanntermaßen ein gewisses Faible für Rot“, aber in diesem Falle sei ihm Blau durchaus nicht unangenehm“.

Eine Sprecherin des Münchner Tarifverbands MVV zeigte sich vom Vorgehen der Stadt demonstrativ nicht überrascht. Der MVV sei vorab beinahe informiert worden. Daher hätte man mit der Entwicklung möglicherweise auch rechnen können. „Uns wundert nichts mehr“, eher nur, warum diese Entscheidung so lange gedauert habe. „Es kann nur besser werden“ fügte sie hinzu.

Der Vorsitzende der Geschäftsführung des Flughafens München (FMG), Michael Kerkloh, der wie zufällig im Saal persönlich anwesend war, wies auf das feinfühlige Verständnis hin, das die Stadt stets für die Belange ihres Flughafens aufgebracht habe: „Bei der 23 %igen Beteiligung der Stadt am Flughafen München II war ein ‚Go‘ zum Take-off für den Transrapid mittelfristig ja unumgänglich – alles andere wäre eine ökonomische Bruchlandung geworden“. Er zeigte sich zugleich beeindruckt von der geschickten Verhandlungsführung der Stadt, die nun zu einem guten Ende komme: „Gefühlsmäßig sind wir jetzt zwei Startbahnen weiter“.

### **Heuschrecken würden „Cash Cow“ sagen**

Der Münchner OB kündigte auf der Pressekonferenz an, die Stadt wolle auch das Marketing zur Münchner Magnetschnellbahn übernehmen und professionalisieren, „denn abgesehen vom entlegenen Infocenter am Flughafen war ein echtes Marketing bisher ja nicht existent“. Bisher hätten diese Marketingdefizite beim Projekt ja der Position der Stadt genützt – jetzt aber sei die Ausgangslage eine andere. Die Stadt werde daher zur bürgernahen Vermittlung der Planungsziele einen zweistelligen Millionenbetrag investieren: „Wenn einem so viel Gutes wird beschert, ist das schon Milliönchen wert“, reimte der aufgeräumt wirkende OB, der sich über seinen Magnetschnellbahn-Coup sichtlich freute.

Zu den erwartbaren Betriebseinnahmen des Transrapid - und unter Anspielung auf aggressive Akquisitionsstrategien der Wirtschaft - bemerkte der Münchner OB: „Heuschrecken würden ‚Cash Cow‘ sagen“. Die Stadt werde den Spieß jetzt mal umdrehen: „Jetzt machen wir das mal – und zwar zugunsten unserer Münchner Bürger!“.

Die Grünen zeigten sich von den Entwicklungen zunächst wie vom Blitz getroffen. Auf einer eilig einberufenen Pressekonferenz im Ratskeller empörte sich der Grünen-Abgeordnete Martin Runge: „Man hat uns mit Informationen völlig in der Schwebe gehalten.“ Die Grünen würden sich dies jedoch nicht gefallen lassen und die neue Situation ebenfalls strategisch angehen: „Wir werden das Übel an der Wurzel packen.“ Die Grünen planten bereits ein Bürgerbegehren zur Schließung des Flughafens München II. „Wenn dieser Flughafen-Verkehrsmoloch verschwindet, dann kommt vielleicht auch kein Transrapid“, hoffte Runge.

## **DB Magnetbahn „positiv überrascht“**

Überrascht vom Positionswandel der Stadt wurden ausgerechnet auch die Angestellten der Bayerischen Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft (BMG, DB Magnetbahn), welche die Planungen für das Projekt München betreut. Von Medienvertretern auf die neue Entwicklung angesprochen, zeigten sich BMG-Mitarbeiter zunächst erstaunt, dann nachdrücklich erleichtert und erfreut. Dass sie von diesen Entwicklungen noch keine Kenntnis hatten, sei nicht verwunderlich, denn „inzwischen erfahren wir über die aktuellen Entwicklungen mehr aus der Zeitung, als von unserem eigenen Arbeitgeber“. Ein temporärer Vertreter des stellvertretenden, kommissarischen Pressesprechers der BMG wertete auf telefonische Nachfrage die Entwicklung unverbindlich als „vielleicht extrem positiv“, bat jedoch um Anonymität.

## **Reaktion der Deutsche Bahn steht noch aus**

Mit gemischten Gefühlen dürfte Bahnvorstand Otto Wiesheu die angestrebte Übernahme des Betriebs durch die MVG sehen. In seiner Amtszeit als bayerischer Minister hatte sich Wiesheu mit Nachdruck für das Münchner Magnetschnellbahn-Projekt engagiert und den Betrieb in die Hände der Deutschen Bahn AG gelegt. Die nun angestrebte Betriebsübernahme durch die MVG würde hier das Projekt aus seinen Händen nehmen. Das letzte Wort sei hier noch nicht gesprochen, warnte daher auch eine Konzernsprecherin der Bahn in Berlin. Die Bahn werde den neuen Sachverhalt prüfen. Sie wies darauf hin, dass sich die Bahn wohl nicht so einfach „rechts überholen lasse“. Es gäbe eine Reihe von vertraglichen Vereinbarungen, die zu beachten seien - auch wenn die EU-Liberalisierung nun leider einiges mehr an Wettbewerb zulasse. Vertreter der Münchner S-Bahn und der DB Regio (Bayern) waren für eine Stellungnahme nicht erreichbar.

## **Stadtverwaltung**

Auch aus der Münchner Stadtverwaltung waren kurzfristig nur knappe Kommentare erhältlich. Ein Sprecher der Personalabteilung beschränkte sich auf die Feststellung, man werde jetzt die Bewerberfragebögen überarbeiten und die bisher als Einstellungsvoraussetzung benannte ‚kompromisslose Ablehnung des Transrapid‘ möglicher Weise streichen. „Wir werden alle Hände voll zu tun haben, die wegen ‚fehlender Transrapidablehnung‘ bisher aussortierten Bewerber nun doch nach deren tatsächlicher Qualifikation zu berücksichtigen“, sagte der Sprecher: Er erwarte „eine gewisse Katharsis“ für den Bewerberpool.

## **Freistaat Bayern**

Erfreut äußerte sich der bayerische Ministerpräsident Stoiber mit der Bemerkung, nun seien endlich die Würfel gefallen und das Magnetschnellbahnprojekt nehme Fahrt auf. Er werde mit „Angela“ bei einem gemeinsamen Frühstück in Wolfratshausen über eine schnelle Freigabe der Gelder aus dem Forschungsetat sprechen. Der Freistaat werde zu seinen Finanzierungszusagen stehen.

Wirtschaftsminister Erwin Huber sagte, er sei nun optimistisch, dass in Bayern das Planfeststellungsverfahren erfolgreich abgeschlossen werden könne, bis China seine zweite Magnetschnellbahnstrecke in Betrieb nehme. Vom Generalsekretär der CSU, Markus Söder, war keine Stellungnahme zu erhalten. Er befindet sich nach dem Starkbieranstich am Nockherberg noch im Voralpenland auf Kur.

Leitartikel - 00:12 Uhr, 1. April 2006

Für Photos von der Pressekonferenz, weitere Berichte und wichtige Fakten zu diesem Leitartikel:

[Leitartikel der Nymphenburger Nachrichten - WICHTIGE HINWEISE](#)

## VDEI- Pressemitteilung

### EU-Kommission will in einem Aktionsprogramm die Strategie für nachhaltige Entwicklung der Europäischen Union prüfen und fordert alle gesellschaftlichen Gruppen auf, der Kommission Vorschläge zu unterbreiten

Aus der Sicht des Berufsverbandes der Ingenieure, die in der gesamten Bahnbranche tätig sind, werden die Aussagen im Aktionsprogramm zum nachhaltigen Straßenverkehr zu sehr in den Vordergrund gestellt. Zum anderen wird aber die Schiefelage des modalen Splits zu Gunsten insbesondere des Straßen-güterverkehrs kritisiert.

Mit dem schon im Weißbuch der EU genannten Handlungsbedarf für die Revitalisierung der Eisenbahnen wird die Unterstützung des spurgebundenen Verkehrs

#### Transrapid-Symposium beim Europäischen Parlament

Der VDEI hat vom Vizepräsidenten des Europäischen Parlaments, Jacques Barrot, (wie bereits in den VDEI-Nachrichten, H. 12/2005, S. 95, berichtet) eine positive Stellungnahme zu den Chancen der Transrapid-Technologie in Europa erhalten. Darauf hin hat sich der Arbeitskreis Magnetschwebebahn des VDEI in Schreiben an deutsche Mitglieder des Verkehrsausschusses TRAN des Europäischen Parlaments gewandt und angeregt, in die langfristige europäische Verkehrspolitik die Transrapid-Technologie einzubeziehen. Gleichzeitig wurde den Mitgliedern die Ausrichtung eines Symposiums in Brüssel angeboten, in dem sie über den neuesten Stand der Technik informiert werden können.

Als Referenten konnten vom AK MSB drei Professoren des Kompetenzzentrums Hochleistungsbahnen und Magnetbahnsystems der TU Dresden – KHM – gewonnen werden. MdEP Dr. Koch (EVP-ED) hat spontan die Schirmherrschaft für das Symposium übernommen. Vertreter der GD Energie und Verkehr der Europäischen Kommission werden teilnehmen. Auch die deutsche Transrapid-System- und -Bau-Industrie konnte für das Sym-

wiederm unterstrichen, ohne jedoch entsprechende Konsequenzen zu ziehen, z.B. durch Herstellung der Kostenwahrheit im Verkehr, die Wettbewerbssituation des Verkehrsträgers Schiene zu verbessern.

Nach Auffassung des VDEI kann die Mobilität insbesondere in Deutschland, der Drehscheibe des Verkehrs in Europa und dem Transitland ersten Ranges innerhalb der EU, nur durch Stärkung des Verkehrsträgers Schiene nachhaltig gesichert werden. Selbst der ehemalige Kommissar Karol van Miert befürwortet in seinen „Leitlinien Transeuropäische Verkehrsnetze“ eine signifikante Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene.

Der VDEI bemängelt deshalb, dass bei der Festlegung der 30 prioritären Maßnahmen der transeuropäischen Hauptverkehrsachsen, zwar grenzüberschreitende Schienenstrecken zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Nachbarländern eingeplant wurden, jedoch Deutschland querende Schienenverbindungen von Ost nach West und von Nord nach Süd nicht angemessen berücksichtigt wurden.

Dies müsse dringend nachgeholt werden. Der VDEI schlägt der EU-Kommission vor, Deutschland querende Schienengüterverkehrsachsen und Seehafenhinterlandverbindungen entsprechend der von der Kommission prognostizierten Verkehrsentwicklung innerhalb der EU zu realisieren. Begleitend dazu müssen die Herstellung der Interoperabilität und die Rahmenbedingungen für einheitliche Eisenbahnfahrzeugstandards vorangetrieben werden. Für der Entwicklung des schnellen Personalfemverkehrs und zur Reduzierung der Kurzstreckenflüge wird vorgeschlagen, den Einsatz der Magnetschwebebahn Transrapid zu berücksichtigen.

Der VDEI macht außerdem den Vorschlag, ein für die Mitgliedstaaten verbindliches „Sonderprogramm Verkehrsprojekte Europäische Einheit“ zu verabschieden und für die Umsetzung der Projekte das Verkehrsbudget der EU entscheidend zu erhöhen. Dafür ist der Einsatz privatrechtlicher Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen. Auch ist verbindlich vorzuschreiben, die Mautentnahmen verkehrsträgerübergreifend einzusetzen. (1.3.2006)

## VDEI nahm zum EU-Aktionsprogramm für nachhaltige Entwicklung Stellung

posium gewonnen werden.

Das Transrapid-Symposium wird am **27. Juni 2006** mit folgendem Programm (voraussichtlich dreisprachig) beim EP in Brüssel stattfinden:

1. Begrüßung: Dr. Koch, Schirmherr und Mitglied des Verkehrsausschusses des EP
  2. Einführung: Prof. Fendrich, Präsident VDEI
  3. Stand der Technik im Vergleich zur Rad-Schiene-Technologie, Prof. Stephan, Geschäftsführender Direktor KHM
  4. Trassierungstechnischer Vergleich mit Rad-Schiene-Technologie, Prof. Fendler, KHM
  5. Kostenvergleich mit Rad-Schiene-Technologie, Prof. Schach, KHM
  6. Erfahrungen von TVE Iathen und Shanghai (TRI, IABG)
  7. HG-Verbindung im Paneuropäischen Korridor IV (Berlin – Budapest), Prof. Fendler, KHM
- Mitveranstalter sind die UEEIV und das KHM. Der Bundesverkehrsminister, Wolfgang Tiefensee, und der Executive Direktor der CER-GEB, Dr. Johannes Ludwig, haben ihre Teilnahme zugesagt. B.N.

Der VDEI ist der Meinung, dass in die langfristige Weiterentwicklung europäischer Verkehrsnetze gerade auch Transrapidstrecken für den Personenverkehr im Hochgeschwindigkeitsbereich einbezogen werden müssen. Durch die Planung und Realisierung von Transrapidstrecken zwischen den europäischen Metropolen und Ballungszentren könnte der Bau besonderer Güterverkehrsstrecken durch Verlagerungen auf frei werdende Trassen weitgehend vermieden werden und die im Weißbuch gewünschte Bekämpfung der Überlastung des europäischen Luftraums erreicht werden.

Wir fordern, die Gelder für die Forschung und Weiterentwicklung des spurgebundenen Verkehrs zu erhöhen. Das Marco Polo-Programm der EU muss entscheidend aufgestockt werden.



**BMG**

Bayerische  
Magnetbahnvorbereitungs-  
Gesellschaft mbH

# Huber setzt Frist für Transrapid

Bayerns Wirtschaftsminister erhöht im Finanzierungspoker Druck auf Bundesverkehrsminister Tiefensee

VON THOMAS FROMM, MÜNCHEN

Beim Bau der Münchner Magnetschwebebahn Transrapid erhöht Bayerns Wirtschaftsminister Erwin Huber den Druck auf Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee: „Man sollte den Ehrgeiz haben, die Finanzierung bis zum Herbst hinzubringen“, sagte Huber der FT. „Man muss ja auch sehen, dass alles in den Haushalten abgesichert werden muss, und man muss mit allen Beteiligten Vereinbarungen treffen.“ Erstmals setzt Huber damit dem Bund eine Frist für eine Einigung.

Noch klafft in der Finanzplanung für den Transrapid eine große Lücke: Berlin will sich mit 550 Mio. € an dem 1,85 Mrd. € teuren Projekt beteiligen. Bayern selbst will 185 Mio. € beitragen, fordert von dem Verkehrsminister aber eine Verdoppelung seines Einsatzes. Ungeklärt ist, wie viel Geld die Deutsche Bahn als Betreiber und die Transrapid-Bauer Siemens und Thyssen Krupp beisteuern werden.

Berlin und München streiten seit langem über den Finanzierungsschlüssel des Projekts. Sollten sich die Kontrahenten nicht einigen, droht der Strecke zwischen Münchner Hauptbahnhof und Flughafen das Aus. Dazu kommt: Während die Beteiligten über ihre Finanzierungsanteile streiten, erhöhen Siemens und Thyssen Krupp ihrerseits den Druck.

Gerüchten zufolge will das Technologiekonsortium seine Patente nach China verkaufen, wenn nicht bald ein verbindlicher Plan für eine solide Gesamtfinanzierung vorliegt. Hier wurde vor drei Jahren auch die bislang einzige kommerzielle Transrapid-Strecke aufge-



Prestigeobjekt mit Startschwierigkeiten: In China fährt der Transrapid schon, in Deutschland wird noch gefeilscht

nommen. Weitere Strecken sind aber bereits in Planung. Huber warnt daher: „Ich glaube, dass die Entscheidung der Industrie, Lizenzen woanders hinzugeben, davon abhängen wird, wie planmäßig hier alles vorangeht.“

Berlin und München haben indes unterschiedliche Interessen: Bayern will die Bahn als Prestigeobjekt haben – vor allem, nachdem die Strecke Hamburg-Berlin und der Metrorapid im Ruhrgebiet gescheitert sind. Gleichzeitig ist das Land auf die Milliarden des Bundes angewiesen, welcher die Verantwortung aber von sich weist: Verkehrsminister Tiefensee hält den Transrapid für ein „bayerisches Verkehrsprojekt“. München pocht auf den Koalitionsvertrag, in dem der Transrapid als „Leuchtturmprojekt

## Objekt der Begierde

**Eprobt** Bereits seit 2004 können Reisende in Shanghai die 30 Kilometer lange Strecke zwischen Flughafen und Innenstadt mit dem Transrapid in knapp acht Minuten zurücklegen.

**Begehrt** Bayern will die Bahn als Prestigeobjekt haben – vor allem nachdem die Strecke Hamburg-Berlin und der „Metrorapid“ im Ruhrgebiet gescheitert sind.

**Riskant** Sollten sich die Kontrahenten in Bayern und Berlin nicht auf die Finanzen einigen, droht der Strecke zwischen München-Hauptbahnhof und Flughafen das Aus.

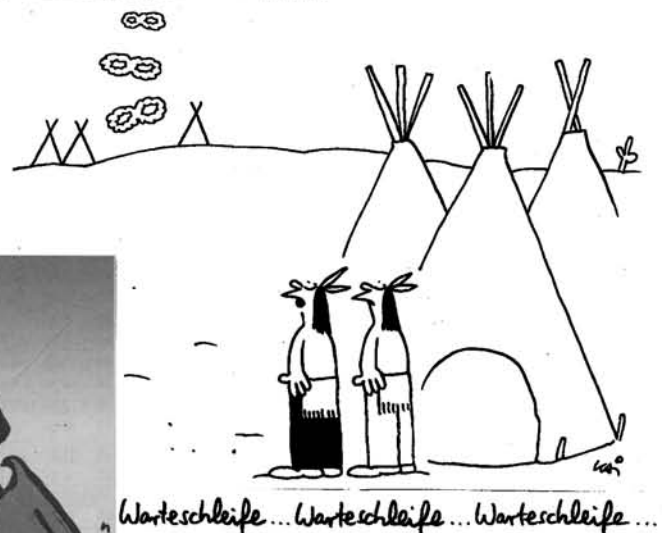
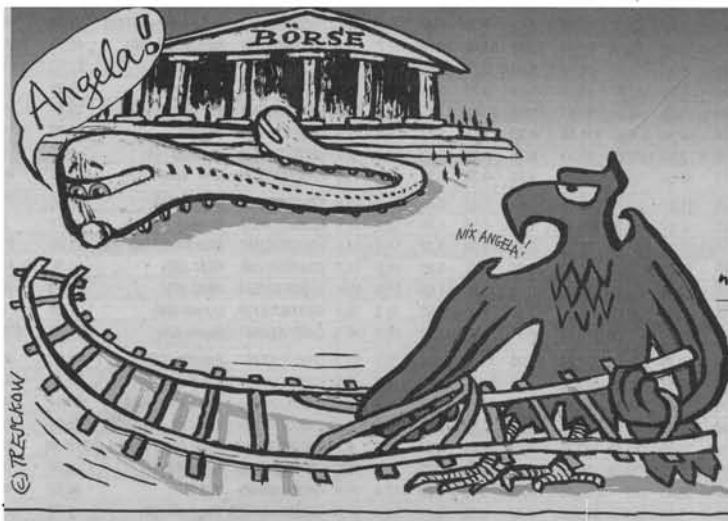
des Bundes“ verankert sei. „Tiefensee sieht das falsch“, sagt Huber. „Wir gehen davon aus, dass es ein Projekt von nationaler Bedeutung ist.“ Der Bund habe noch 2,3 Mrd. € im Haushalt, die für Transrapid-Strecken vorgesehen seien. „Unseren Baukostenzuschuss von 185 Mio. € bekommt der Herr Verkehrsminister dann auf dem Silbertablett präsentiert“, so Huber.

Derweil gehen die Planungen für den Transrapid auch ohne Finanzierung bereits in die entscheidende Phase. Seit vergangener Woche hängen in den betroffenen Gemeinden die Antragsunterlagen aus. Bürger können nun ihre Einwände schriftlich einreichen.

AGENDA | Seite 31  
WWW.FTD.DE/TRANSRAPID

FREITAG, 5. MAI 2006  
FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND

Frankfurter Allgemeine Zeitung  
Freitag, 29. September 2006, Nr. 227 / Seite 23



Frankfurter Allgemeine Zeitung  
Seite 24 / Mittwoch, 11. Juli 2001, Nr. 158

# Transrapid-Konsortium drängt an den Golf

**DUBAI** – Die Deutsche Bahn will bei ihrer internationalen Expansion als Logistikkonzern stärker in der arabischen Welt auftreten. Das Staatsunternehmen hat sich in den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) um den Bau eines regionalen Schienennetzes für Güterverkehr beworben. Bahn-Vorstandschef Hartmut Mehdorn sagte in Dubai, neben dem Aufbau der Infrastruktur sei es möglich, daß die Bahn die Strecke auch selbst betreiben werde. Allerdings werde das Projekt, um das sich ein internationales Bietergefecht abzeichnet, erst in zwei bis drei Jahren konkret.

Unterdessen nimmt die Vision einer großen Transrapid-Strecke am Persischen Golf konkretere Züge an. Die Überlegungen, ob der Hochgeschwindigkeitszug in der Region eine sinnvolle Alternative zum Radschienesystem

sei, kämen voran, sagte Bundeswirtschaftsminister Michael Glos (CSU) während seiner zweitägigen Reise in der Golfregion. Siemens und ThyssenKrupp wollen nach China endlich einen zweiten Exporterfolg der Magnetschwebetechnik erzielen.

Gute Realisierungschancen hat nach Informationen aus Industriekreisen ein erstes, rund 160 Kilometer langes Teilstück von Katar nach Bahrain. Eine Weiterführung auf 800 Kilometer Länge bis in die Emirate sei mittelfristig dagegen eher unwahrscheinlich. Mehdorn sagte, als reiner „Peoplemover“ (Personentransport) sei der Transrapid für die Region sehr gut geeignet. Allerdings erwägen die beteiligten Golfstaaten, wegen ihrer boomenden Wirtschaft die Strecke auch für den Gütertransport zu nutzen. Sollte sich diese Variante durch-



**Die in Deutschland entwickelte Magnetschwebbahn Transrapid könnte bald die Staaten am Persischen Golf verbinden.**

FOTO: AP

setzen, habe der Transrapid gegen die Radschiene-Konkurrenz wohl keine Chance, sagte Mehdorn.

Bei der geplanten deutschen Transrapid-Strecke von der Münchner Innenstadt zum Flughafen setzt der Bahnchef auf einen Baubeginn 2007. Das Planfeststellungsverfahren werde im Herbst abgeschlossen. Er sei von der Wirtschaftlichkeit der Strecke überzeugt. Umstritten ist die Finanzierung zwischen Bund, Industrie und Bahn. Mehdorn forderte das Konsortium von Siemens und ThyssenKrupp auf, Preise zu nennen. (dpa)

Hamburger Abendblatt 21

3. 8. Mai 2006

## „Transrapid von Hamburg nach München wäre sinnvoll“

**München** – Hans-Jörg Bullinger ist ein Befürworter der Hochgeschwindigkeits-Magnetbahn Transrapid. Gleichwohl erlaubt sich der Fraunhofer-Chef auch Kritik an der in München geplanten Verbindung vom Hauptbahnhof zum Flughafen. „Man kann darüber streiten, ob die Strecke von der Münchener Innenstadt zum Flughafen das Potential dieses Verkehrsmittels voll ausschöpft“, sagt Bullinger. „Aus unserer Sicht wäre jedenfalls eine Langstreckenverbindung etwa von Hamburg nach München ein sinnvollerer Einsatzgebiet für die Magnetschnellbahn.“ Er hält das Münchener Projekt dennoch für sinnvoll. Die Flughafenstrecke sei ein wichtiges Demonstrationsobjekt, um den Transrapid auch international vermarkten zu können.

Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren. Unklar ist, wer die 1,85 Mrd. Euro aufbringen soll, die der Transrapid nach Schätzungen mindestens kosten soll. Der Bund und Bayern schieben sich gegenseitig die Verantwortung zu. Der-



**Die Computergrafik zeigt den Transrapid im Hauptbahnhof München** FOTO: DDP

weil steuert die Stadt München einen strikten Gegenkurs.

Bullinger rechnet damit, daß sich der Bau von Hochgeschwindigkeits-Magnetschwebbahnen als Zukunftsmarkt entwickelt. China baue auch eine Magnetschnellbahn. Er hoffe inständig, sagt Bullinger, daß Deutschland nicht in ein paar Jahren den Transrapid von China zurückkaufen müsse. „Es wäre ein weiteres fatales Beispiel dafür, daß unser Land bahnbrechende Entwicklungen hervorbringt, aber bei der Vermarktung kläglich versagt, wie das bei Faxgerät oder bei MP3-Player der Fall war.“ ehr

## Von der Pferdebahn zur Straßenbahn

Die elektrische Straßenbahn feiert in diesem Jahr ihr 125-jähriges Jubiläum. Am 16. Mai 1881 beförderte die weltweit erste elektrische Straßenbahn Fahrgäste in Berlin. Zu verdanken war dies dem Erfindergeist von Werner von Siemens, der einen Elektromotor zum Antrieb der Bahn entwickelte und eine 2,4 km lange Strecke anlegen ließ. Die „Elektrische“ wurde rasch zum Hauptverkehrsmittel und verdrängte nach und nach die bis dahin üblichen Pferdebahnen. Bereits 1902 waren alle Berliner Pferdebahnlinien elektrifiziert. Obwohl Mitte der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts die Verantwortlichen von West-Berlin eine folgenschwere Entscheidung gegen die Tram und für Bus und U-Bahn trafen, hat Berlin eines der weltweit größten Straßenbahnnetze, das sich ausschließlich im östlichen Teil der Stadt erstreckt. Täglich nutzen ca. 460.000 Fahrgäste das 188 km lange Netz.



Foto: Siemens Corporate Archives

DIE WELT 12. Mai 2006

## **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**

Frau Bundeskanzlerin  
Dr. Angela Merkel  
Bundeskanzleramt  
Willy-Brandt-Straße 1  
10557 Berlin

Kiel, den 14.05.2006

### **Wettbewerbsfähigkeit braucht Spitzentechnologie**

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin Dr. Merkel,  
in etwa einer Woche werden Sie auf Staatsbesuch in China sein. Sie werden die Möglichkeit haben, am 23.05. mit bis zu 431km/h in siebeneinhalb Minuten vom Flughafen bis zum Bankenviertel in Shanghai zu schweben und neuste Informationen über die geplante Verlängerung der Transrapid-Strecke zum Expo-2010-Gelände und nach Hangzhou erhalten.

Die zu erwartende Erteilung der Genehmigung der chinesischen Regierung an das Transrapid-Konsortium, mit dem Projekt Shanghai-Hangzhou zu beginnen zu dürfen, wird diesen Unternehmen hierzulande in Sachen Magnetschwebetechnologie den Rücken stärken. Es darf jedoch auch nicht darüber hinweg gesehen werden, daß die Chinesen Meister im Kopieren („Klauen nach Konfuzius“) sind und damit das Rennen um die zukünftige Vermarktung von Magnetschwebebahnen eröffnet ist.

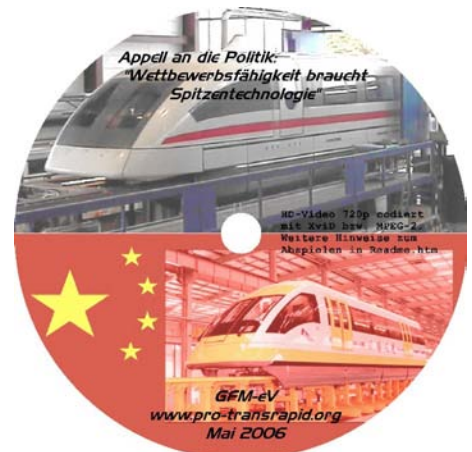
Daher möchten wir Ihnen – wie auch anderen Politiker/-innen – auf CD eine einminütige Videobotschaft zukommen lassen, „beim Transrapid endlich Gas zu geben“. Auch wenn es in salopper bayrischer Mundart beginnt, soll es nicht über den tatsächlichen Ernst der Lage hinweg täuschen. Sonst können wir mit dem atemberaubenden Tempo der Chinesen nicht Schritt halten und haben den Wettlauf mit ihnen schon bald verloren.

Das Gesetz zur Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben ist hier schon ein Schritt in die richtige Richtung. Wir müssen die Erfindung Hermann Kempers jedoch auch konsequent weiterentwickeln, z.B. in Richtung lukrativen Expressguttransport – und das geht nur einher mit weiteren Anwendungsstrecken in Deutschland und Europa. Damit die geplante Münchner Transrapid-Strecke in der EU keine Insellösung bleibt, und der Transrapid zur Wesenheit des 3. Jahrtausends wird, müssen jetzt wegen der Vorlaufzeiten die Weichenstellungen und Planungen erfolgen – und nicht erst, wenn die erste deutsche Anwendungsstrecke bereits jahrelang in Betrieb ist.

Wir müssen den Wirtschaftsstandort Deutschland in einem Zustand hinterlassen, in dem es unseren Kindern ermöglicht wird, erträglich zu leben, ohne auswandern zu müssen. Bitte nehmen Sie sich den an die Politik gerichteten Appell zu Herzen und machen diese Spitzentechnologie zur Chefsache. Sie sind als studierte Naturwissenschaftlerin hierfür besser geeignet als alle Amtsvorgänger vor Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Dittmer  
(Stellvertretender Vorsitzender)



**„Es ist zuletzt doch nur  
der Geist, der jede Technik  
lebendig macht.“**

Goethe, Entwurf einer Farbenlehre



Bundeskanzleramt, 11012 Berlin

Herrn  
Michael Dittmer  
Gesellschaft zur Förderung der  
Magnetschwebetechnologie e.V.  
Düvelsbeker Weg 14  
24105 Kiel

Kathrin Borchardt  
Referat Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT Willy-Brandt-Straße 1, 10557 Berlin  
POSTANSCHRIFT 11012 Berlin

TEL +49 (0)1888 400-2438  
FAX +49 (0)1888 400-1831

AZ 323 – K – 007 502/06/0001

DATUM Berlin, 21. Juni 2006

ANLAGE - 1 -

Sehr geehrter Herr Dittmer,

haben Sie vielen Dank für Ihr an die Bundeskanzlerin gerichtetes Schreiben vom 14. Mai 2006 und Ihre Videobotschaft. Sie hat mich beauftragt, Ihnen zu antworten.

Sie können sicher sein, dass es der Bundeskanzlerin ein besonderes Anliegen ist, die Magnetschwebetechnik im In- und Ausland zu fördern und damit die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Technologiestandortes Deutschland zu stärken. Die Bundesregierung konzentriert sich zunächst auf den Ausbau der geplanten Transrapid-Referenzstrecke München Innenstadt – Flughafen. Dieses Projekt wurde auch im Koalitionsvertrag festgeschrieben.

Ihre Video-CD sende ich Ihnen dankend zurück.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

  
Kathrin Borchardt

Betreff: WG: Ihre Chinareise - Wettbewerbsfaehigkeit braucht Spitzentechnologie  
Datum: Sun, 14 May 2006 18:52:35 +0200

Das ist die Version, die morgen per Post heraus geht.

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: dittmer@pro-transrapid.org [mailto:dittmer@pro-transrapid.org]  
Gesendet am: Sonntag, 14. Mai 2006 17:49  
An: [angela.merkel@cdu.de](mailto:angela.merkel@cdu.de) Cc: mdittmer@pro-transrapid.org  
Betreff: Ihre Chinareise - Wettbewerbsfaehigkeit braucht Spitzentechnologie  
Wichtigkeit: Hoch

Frau Bundeskanzlerin  
Dr. Angela Merkel  
Bundeskanzleramt  
Willy-Brandt-Straße 1  
10557 Berlin

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin Dr. Merkel,

als Anlage erhalten Sie von uns vorab ein Schreiben als PDF-Datei, welches Ihnen in den nächsten Tagen per Post zusammen mit einer einminütigen Videobotschaft zum Thema China und Transrapid zugehen wird.

Mit freundlichen Grüßen  
Michael Dittmer  
stellvertretender Vorsitzender der  
Gesellschaft zur Förderung der  
Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.  
[www.pro-transrapid.org](http://www.pro-transrapid.org)  
<mailto:mdittmer@pro-transrapid.org> Dateianhänge zur e-mail AM20060514.pdf

Einlieferungsbeleg/Quittung  
Bitte Beleg gut aufbewahren!

Deutsche Post AG 24116 Kiel  
81011644 8331 15.05.06 09:31

.....  
Sendungsnummer: RR 6510 5543 8DE  
Einschreiben

.....  
Berlin

Bruttoumsatz \*3,50 EUR  
mehrwertsteuerbefreit A  
Nettoumsatz \*3,50 EUR

Servicenummer National  
Telefon: 0 18 05/29 06 90  
12 ct/60 Sek. im Festnetz  
Mo.-Fr. 8-18h

Servicenummer International  
Telefon: 0 18 01/80 55 55  
4,6 ct/60 Sek. im Festnetz  
Mo.-Fr. 8-18h und Sa. 8-14h

Internet: [www.deutschepost.de/briefstatus](http://www.deutschepost.de/briefstatus)

Vielen Dank für Ihren Besuch.  
Ihre Deutsche Post AG

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Seite 18 / Donnerstag, 10. Februar 2005, Nr. 34



„Die alten Brummbären sind out...“

**ROLF TRAUERNICHT**

26629 Großefehn, Kirchweg 10  
Telefon: 04943 / 209 239 dienstlich  
Telefon: 04943 / 209 226 Sekretariat  
Telefon: 04943 / 209 235 privat  
FAX: 04943 / 209 425  
Handy: 0170 / 570 14 97

## **Presse**notiz

Großefehn, 18. Mai 2006

RT/H

### **EuroRapid**

*Sehr geehrte Damen und Herren in den Redaktionen!*

*Anbei übersende ich Ihnen ein Schreiben, indem unsere niederländischen Nachbarn uns um Unterstützung bitten.*

*Wir sind ihnen für die tatkräftige Mithilfe beim vorzeitigen Lückenschluss der A 31 zu großem Dank verpflichtet.*

*Jetzt gilt es unseren Dank in die Tat umzusetzen! Auch im eigenen Interesse sollten wir den Wunsch erfüllen, und an der Demonstration am **Dienstag, 23. Mai d. J.**, möglichst zahlreich teilnehmen. Die Kamer von Koophandel wird für den Transport und das Mittagessen sorgen.*

**Es werden am Dienstag, 23. Mai 2006 Busse von der Ostfrieslandhalle Leer, Nessestraße 1 (s. Skizze) um 7:15 Uhr pünktlich abfahren.**

*Anmeldungen zu dieser Fahrt nimmt unser Sekretariat, (Frau Folma Hein, Telefon: 04943 / 209 226, FAX 209 425 bzw. f.hein@trauco.de) bis Montag, 22. Mai d. J., bis 12:30 Uhr entgegen.*

*Als Vorstandsmitglied des Fördervereins TERN e. V. bitte ich um rege Teilnahme an der Veranstaltung in Den Haag.*

*Ministerpräsident Christian Wulff und Umweltminister Sigmar Gabriel ist es zu verdanken, dass der Bau des EuroRapid in den Koalitionsvertrag aufgenommen worden ist.*

*Unser Ziel ist es, die Transrapid-Strecke von Groningen nach Hamburg fortzuführen, wenn die Niederländer für die Strecke von Amsterdam nach Groningen grünes Licht geben.*

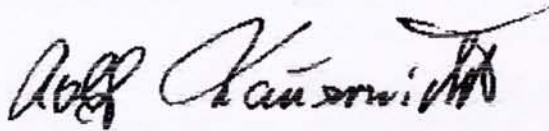
**Das in unserem Land entwickelte umweltfreundliche Verkehrssystem muss von uns realisiert werden, um es in alle Welt zu exportieren, bevor die Chinesen uns zuvorkommen. Wir können in der Welt für dieses Produkt nur Appetit entwickeln, wenn wir es auch selbst genießen!**

**Auf dem Verkehrsforum des CDU-Wirtschaftsrats am Donnerstag, 11. Mai d. J., in Hamburg konnten wir überzeugend darstellen, dass der Bau ein Jahrhundertprojekt mit positiven Folgen – insbesondere für Norddeutschland – werden könnte.**

**Es gibt viele Beispiele in der Vergangenheit, wo neue und schnelle Verkehrsverbindungen zu positiven Entwicklungen in den jeweiligen Regionen beigetragen haben.**

**Weil wir schon am Montag die Anmeldung für eine Teilnahme benötigen, bitte ich Sie sehr herzlich diese Information noch zum Wochenende zu veröffentlichen.**

**Mit den besten Grüßen**



**Rolf Trauernicht**

Herausgeber:  
Dr. Josef Zeiselmaier  
Dipl.-Ing. Horst Fechner  
Geschäftsführer der  
Bayerischen Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft 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

2. überarbeitete Auflage

Redaktion: Gert von Hassel

**■ Flüsterleise:**

Es gibt keine Roll- und Antriebsgeräusche. Selbst mit Tempo 200 ist die Magnetschnellbahn leiser als eine S-Bahn mit über 100 km/h!

**■ Laufruhig:**

Stufenlos regulierbarer Antrieb und berührungsfreie Technik ergeben zusammen einen unvergleichlichen Fahrkomfort.

**■ Sauber:**

Es gibt keinerlei Abgase oder andere Schadstoffe – weder im Fahrzeug, noch entlang der Strecke.

**■ Wirtschaftlich:**

Es sind geringe Energie-, Unterhalts- und Instandhaltungskosten im Vergleich zu anderen Systemen zu erwarten.

**■ Sicher:**

Die Magnetschwebbahn kann grundsätzlich weder entgleisen, noch mit einer entgegenkommenden Magnetschnellbahn kollidieren.

**■ Blitzschnell:**

In nur zehn Minuten und das alle zehn Minuten vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen – das sagt alles!

**■ Umweltschonend:**

Der Fahrweg hat einen deutlich geringeren Flächenbedarf als andere Systeme. Und dort, wo es nötig ist, kann die Fahrstrecke aufgeständert werden, wodurch die Fläche darunter beispielsweise für landwirtschaftliche Zwecke genutzt werden kann. Gewachsene Strukturen oder biologische Lebenszusammenhänge bleiben so erhalten. Auch Wildwechsel ist dadurch möglich, und selbst bei „ebenerdigem“ Fahrweg können Amphibien und Kleinlebewesen passieren.

**■ Trassenführung:**

Angepaßt an das Geländeneiveau.

**■ Magnetfelder:**

Zu vernachlässigen. Weitaus weniger als ein Haartrockner oder Elektroherd.

**Schweben zum Flieger:  
Entlastung für die Region**



FTD, 5,6,7 Mai 2006, Huber setzt Frist für Transrapid, S. 15 und 31

Sehr geehrte Damen und Herren ,

da ich nicht zu Ihrem regelmäßigen Leserkreis zähle, ist es mir erst jetzt möglich, mich zu den Darstellungen in Ihrer o.g. Ausgabe, bezüglich der Magnetschwebetechnik, zu äußern.

So sehr ich es begrüße wenn sich die Presse mit ihren vielfältigen Möglichkeiten der Berichterstattung und Information einer Zukunftstechnik wie dieser widmet, halte ich es doch für fragwürdig, sich dabei allein auf die Kabalen von Politikern und deren Proteges zu begrenzen, bei denen man zudem durchaus geteilter Meinung sein kann, ob sie überhaupt zum Wohle unseres Wirtschaftsstandortes, dorthin gehören.

Während der oberste Eisenbahner nach dem Zufallsprinzip im Lande sogenannte, auf Alttechnik basierende, Hochgeschwindigkeitsstrecken verteilt und aus Steuergroschen finanziert, zugegebene 6 Mrd. € Westerwaldstrecke und jetzt 3.6 Mrd. € Ingolstadt/Nürnberg, Glitzerbahnhöfe erstellt deren Kosten nicht nur schamhaft zurückgehalten werden, sondern bei dem vom Bundesrechnungshof mehrfach kritisierten Finanzregime der Bahn höchstwahrscheinlich überhaupt nicht bekannt sind, dazu von nationaler Anerkennung bei einem Börsengang träumt, wird hier über einen Betrag gestritten der bei dieser Sachlage eher marginal erscheint. Allein die 6 Mrd. € der Strecke Köln Frankfurt hätten bei vernünftiger Vorgehensweise gereicht, die Westerwaldstrecke und die vor der Beendigung des Planfeststellungsverfahrens stehende Linie zwischen Hamburg und Berlin als Magnetschnellbahn auszuführen. Inzwischen fahren dort halbvolle ICE's die den geldbringenden Regioverkehr behindern und den Containerverkehr in die Nacht verdrängen. Demnächst wird die Elbe vertieft und der Terminal ausgebaut, es scheint also nur eine Frage der Zeit bis Regio- und Güterverkehr synchronisiert und der „Schnellverkehr“ im Interesse der Stadt und ihrer Konkurrenzfähigkeit aus den Slots herausgenommen werden muß. Danach wird sich auch für die Drahtzieher des Coups vom 5. März 05 endgültig ihr Versagen herausstellen, wofür sie nach allgemeinem Rechtsverständnis zur Verantwortung zu ziehen wären.

So informativ Ihre Zeitleiste ist, eine Leistungsgegenüberstellung von Rad/Schiene und Magnetschwebetechnik hätte dem Bericht gut getan, denn noch immer wissen viele nicht, daß Flächenverbrauch 1/10, Energieverbrauch 2/3, Fahrgeräusch 1/2, Wartungsaufwand 1/3 und physikalische Sicherheit für die umgehende Einführung dieser Technik sprechen.

Bleibt noch der mehr auf Effekt als auf Zielrichtung konzipierte Obertitel. Wenn schon Magnetsterbebahn, generiert sie doch eher Gedankenverbindungen zur Lethargie einer spätindustriell, saturierten Gesellschaft, dann vielleicht doch **Magnetsterbebahn oder hoffentlich Magnetzukunftspan.**

Vermutlich dürfte die Strecke Nürnberg-Fürth im Jahr 1835, so alt ist das System Eisenrad auf Eisenschiene bereits, vor ähnlichen Widerständen der Kutschenbetreiber, Pferdezüchter, Postillione und Kiepenträger gestanden haben. Aber einem Blatt, welches wie das Ihre von Handel und Wandel profitiert, sollten doch Grundlegungen für die Zukunft, auch gegen den partiellen Zeitgeist, wichtig genug sein, sich darum zu bemühen. Machen Sie doch einfach mit beim Kampf für ein zeitgemäßes, zukunftsorientiertes Verkehrssystem.

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

Magnetschnellbahn:  
Einfach Überzeugend!

Herrn  
Rolf Trauernicht  
Kirchweg 1

**26 629 Großefehn**

Tostedt, 22. Mai 2006

Ihre Busfahrt nach Den Haag, Telefongespräch D. Schmidt Tostedt, M. Dittmer Kiel g.T.

Sehr geehrter Herr Trauernicht,

bezugnehmend auf die o.g. Telefongespräche unserer Mitglieder und zu Ihrer weiteren Information übersende ich Ihnen verabredungsgemäß unser Jahresheft 5.

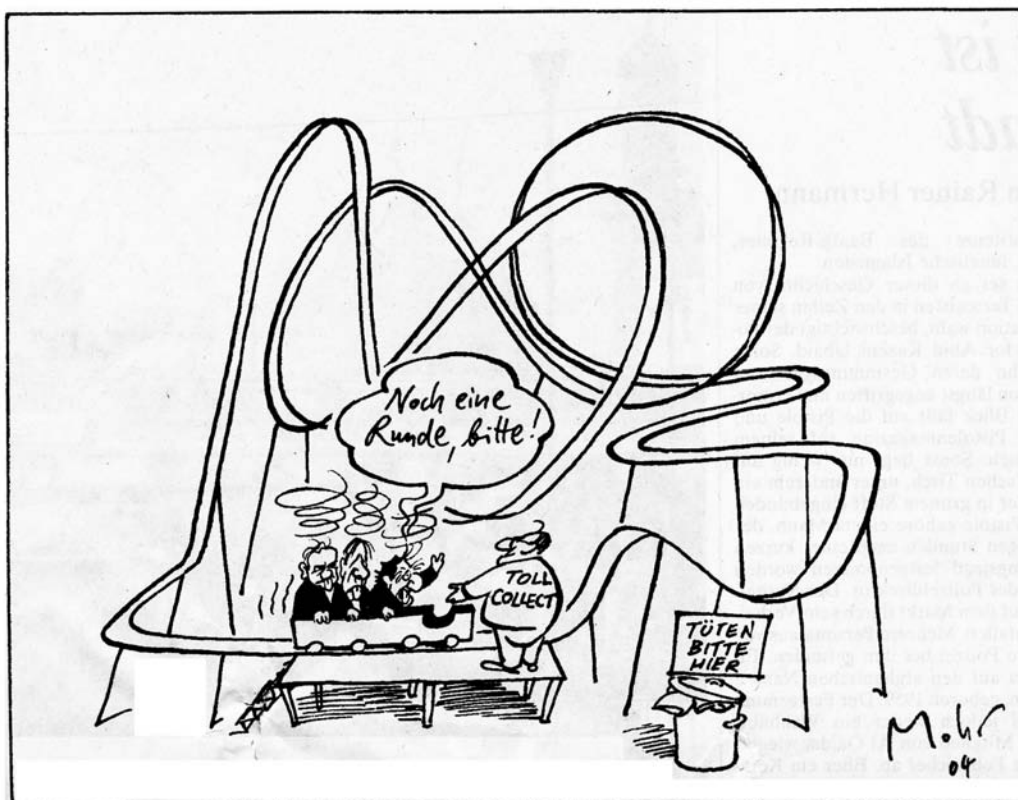
Als Konsequenz auf den törichten Beschluß vom 5. Februar 2000 haben wir unseren, bis dahin individuell geführten Einsatz für die fortschrittliche Magnetschwebetechnik, gebündelt und eine Gesellschaft gegründet, deren Ziele gemeinnützig und auf den Erhalt und Einsatz dieser Technik in unserem Land angelegt sind. Wir organisieren seitdem Fahrten nach Lathen, korrespondieren mit Presse und Politik und arbeiten gegen Unkenntnis, Vorurteile und Dogmatismus.

Wir freuen uns über Ihre Initiative, von der wir leider erst so spät erfuhren, daß eine Beteiligung aus dem Hamburger Raum nicht mehr möglich war. Sollten Sie aber auch der Meinung sein, daß weitere Aktionen zur Durchsetzung eines zeitgemäßen Verkehrssystems unvermeidbar sind, würden wir uns freuen zielgerichtete Informationen austauschen zu können, um unser gemeinsames Ziel zu erreichen.

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

Anlagen

Frankfurter Allgemeine Zeitung Seite 4 / Montag, 8. März 2004, Nr. 57



Die Welt, Freitag 26. Mai 2006, Hauptbahnhof der Republik/DW

Sehr geehrte Damen und Herren,

den Berliner Hauptbahnhof wollen weder die Berliner wie man hört, noch braucht ihn die übrige Republik. Gebaut worden und ist er aber trotzdem und wenn sie meinen er wäre der Bahnhof der Republik, so ist er das in gewisser Weise auch wirklich, reflektiert er doch für alle unübersehbar den derzeitigen Zustand des Gemeinwesens und seiner gewählten Vertreter samt deren Vorstellung von Zukunft. Denn für die Zukunft soll er ja geplant sein, zum Schuldenberg nun auch noch den Glaskasten, unsere Kinder werden es uns zu danken wissen.

Während für den dringend erforderlichen Bau der Magnetschwebestrecke in München um eine vergleichsweise marginale Finanzierungslücke gerungen wird, gehen bei der Bahn unvorstellbare Summen an Steuergeldern über den Tisch. Man erinnere sich: 6 Mrd. € für die Westerwaldstrecke, danach 3.6 Mrd. € für die fränkische Alb und nun diesen Glitzerbahnhof, dessen Endsumme je nach Einschätzung 700 bis 800 Mill. € betragen dürfte, aber eingedenk der mehrfachen Kritik des Bundesrechnungshof an der Finanzregie des obersten Eisenbahners und entsprechend aller Erfahrung, niemals wirklich genau zu beziffern sein wird. Unendlich Geld für Abgehobenheit, Schau und Kulisse a la Potemkin, aber keines für zukunftsweisende, arbeitsplatzschaffende Hochtechnik, wie sie längst erprobt vorliegt und schon längst hätte hierzulande realisiert werden müssen.

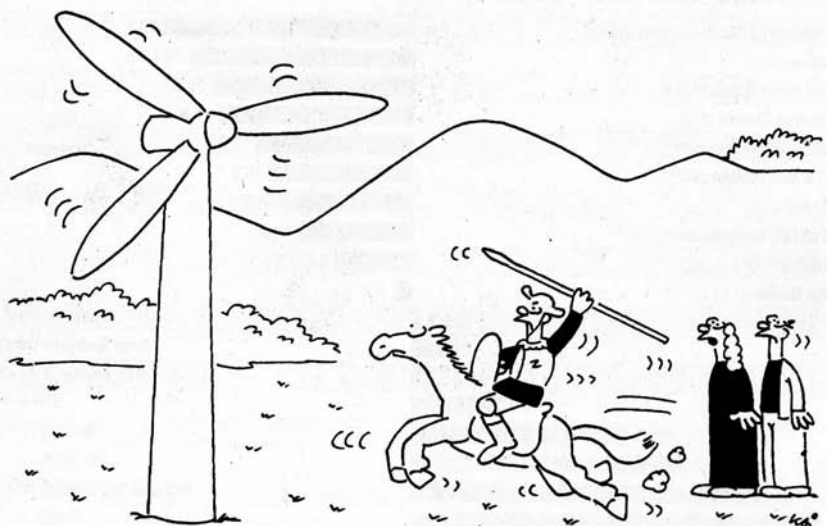
Wäre da nicht das armselige Bild, in welches das alles hineinpaßt, man könnte zur Tagesordnung übergehen und die Oligarchen feiern lassen. Zeigt sich so bereits die Agonie eines spätindustriellen Gemeinwesens?

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

### Unvorstellbare Summen

Zum Artikel „Der hohe Preis des neuen Daches“ (F.A.Z. vom 22. Mai): Es ist sicher nur ein Aspekt, über den Sie berichten, ein Bauherr setzt sich über Planungen, Kostenempfehlungen, einen Vertrag mit seinem Architekten hinweg. Wäre da nicht das armselige Bild, in welches das alles hineinpaßt, man könnte zur Tagesordnung übergehen. Aber während für den dringend erforderlichen Bau der Magnetschwebestrecke in München um eine vergleichsweise marginale Finanzierungslücke gerungen wird, gehen hier unvorstellbare Summen an Steuergeldern über den Tisch. Man erinnere sich: sechs Milliarden Euro für die Westerwaldstrecke, danach 3,6 Milliarden Euro für die Fränkische Alb und nun dieser Glitzerbahnhof, dessen Endsumme schamhaft verschwiegen wird, aber eingedenk der mehrfachen Kritik des Bundesrechnungshofs an der Finanzregie des obersten Eisenbahners wahrscheinlich niemals genau zu beziffern sein wird. Unendlich Geld für Schau und Kulisse à la Potemkin, aber keines für zukunftsweisende, arbeitsplatzschaffende Hochtechnik. Ist das bereits die Agonie eines spätindustriellen Gemeinwesens?

Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel, Tostedt



„Das macht er immer, wenn er sauer auf seine Geldanlage ist...“

## **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

Herrn  
Rolf Trauernicht  
Kirchweg 1  
26629 Großefehn

Kiel, den 02.06.2006

### **Wettbewerbsfähigkeit braucht Spitzentechnologie**

Sehr geehrter Herr Trauernicht,

für Ihr Engagement für ein europäisches Magnetbahnnetz am 23.05.2006 in Den Haag, stellvertretend auch für die – laut ON – 40 Mitstreiter, welche Sie von Leer aus begleiteten, möchte ich mich, auch im Namen unseres Vorsitzenden, Herrn Friedrich Wilhelm Merck, noch einmal herzlich bedanken. Von unserem anderen stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Dr. Rumpel haben Sie bereits gedrucktes Informationsmaterial erhalten. Dieses möchte ich noch um zwei Video-CDs zum Thema Transrapid ergänzen. (Sicher ist jemand in Ihrem Umfeld in der Lage, Ihnen diese Videos, welche Sie auch gern weitergeben dürfen, auf einem PC vorzuführen.)

Das jüngste Video ist eine einminütige Botschaft an die Politiker/-innen, „beim Transrapid endlich Gas zu geben“. Auch wenn es in salopper bayrischer Mundart beginnt, soll es nicht über den tatsächlichen Ernst der Lage hinweg täuschen. Sonst können wir mit dem atemberaubenden Tempo der Chinesen nicht Schritt halten und haben den Wettlauf mit ihnen schon bald verloren.

Sie haben in eindrucksvoller Weise bewiesen, wie man beim Autobahnbau Gas geben kann. Durch Ihr Engagement in Den Haag fordern Sie auch mehr Tempo beim Aufbau eines europäischen Magnetbahnnetzes. Dabei wiesen Sie in Ihrer Rede auch auf die Möglichkeit des Transports von Expreßgütern hin. Dieses wird nach unserer Auffassung ein wichtiges Standbein für die Magnetschnellbahn sein. Während des Besuchs der Maglev 1998 in Japan verfolgte ich ein Gespräch zweier Teilnehmer dieser internationalen Konferenz, daß eine Verbindung zwischen Hamburg und Amsterdam als Verlängerung der Strecke Berlin-Hamburg wegen der vermuteten Entwicklung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs wohl erst in 20 Jahren Realität werden könnte. Auch eine – aus politischen Gründen verfälschte – Fahrgastprognose zwischen Berlin und Hamburg wurde genutzt, um die Transrapid-Strecke zwischen Hamburg und Berlin vorerst zu verhindern. Es wurde bereits politisch zugesagt, daß die Strecke Schipol-Amsterdam-Groningen bei ihrer Verwirklichung auf deutscher Seite bis Hamburg verlängert wird. Beim Bundeskanzleramt liegt allerdings eine Expertise vor, nach der diese Strecke allein mit Personenverkehr nicht wirtschaftlich sei. Es erscheint uns daher wichtig, daß Sie auf die Möglichkeit des Gütertransports (mit Flugzeugcontainer) hingewiesen haben.

Als beste Argumentationshilfe für das niederländische Parlament erscheint uns der klare Wille der Bundeskanzlerin sowie der norddeutschen Bundesländer, eine Transrapid-Strecke zwischen Hamburg und Berlin zu bauen. (Dabei sollen auch die Flughäfen Hamburg, Parchim und Berlin-Schönefeld mit einbezogen werden.) Diese Verbindung kann immer noch mit den vorliegenden Unterlagen des fast abgeschlossenen Planfeststellungsverfahrens zwischen Berlin und Hamburg am schnellsten begonnen werden. Der Bau dieser Strecke kommt auch den Skandinaviern entgegen, wenn sie über eine Magnetschnellbahnverbindung via Fehmarnbelt-Querung nachdenken. Für die Klärung der Finanzierungsfrage haben wir bereits eine Lösung entwickelt.

Wir wünschen Ihnen weiterhin viel Energie bei Ihrem Engagement für die Sache, über welche ich auch am 31.05. auf einer Sitzung des Arbeitskreises Magnetschnellbahn des Verbandes der Deutschen Eisenbahningenieure (VDEI) berichtet habe.

Wir würden uns freuen, von Ihnen zu hören. Mit freundlichen Grüßen

Michael Dittmer  
(Stellvertretender Vorsitzender)

# Über 1300 Niederländer demonstrierten für die Zuiderzeelijn in Den Haag

## 40 Deutsche begleiteten Rolf Trauernicht am 23.05.2006

Für den Industriellen Rolf Trauernicht war es eine Premiere mit 81 Jahren: die Demonstration für die Zuiderzeelijn am vorgestrigen Dienstag in Den Haag. Bei dieser Gelegenheit konnte er sich für die Hilfe der Niederländer revanchieren, welche sich an der beschleunigten Realisierung der Autobahn A31 beteiligten. Für ihn geht es aber auch um die Verlängerung der Zuiderzeelijn nach Hamburg, welche für Nordwestdeutschland einige Entwicklungschancen bietet. Er möchte diese zusammen mit dem Verein Trans EuroRapid Network e.V. (TERN) als Magnetbahnstrecke realisieren.



"Laat ons zweven (Laßt uns schweben)" / "... we just want to travel fast with no stop sign - magnetisch ..."  
(Remon de Jong) / Rolf Trauernicht

Bildmaterial von: Noord Nieuws (Screenshots) / Aktionsbündnis "Hier trekken we de lijn"

Zusammen mit 40 Begleitern, unter anderem dem TERN-Geschäftsführer Burkhard Genge und Dr. Bernhard Brons von der IHK Ostfriesland und Papenburg sowie Dr. Michael Ahrens, dem Geschäftsführer der Oldenburgischen IHK war Herr Trauernicht nach Den Haag gereist. Als Redner während der von dem Aktionsbündnis "Hier trekken we de lijn" organisierten Veranstaltung wies er auf die Bedeutung der Entscheidung für die gesamte nördliche Region zwischen Nordholland und Ostfriesland hin. Er wies nach einer Meldung der "Ostfriesische Nachrichten" darauf hin, daß der Transrapid eine umweltfreundliche Reisemöglichkeit ist, unter dessen Fahrweg auch Kühe weiden können. Er bietet nach seinen Worten die Möglichkeit, Personen und Güter schnellstmöglich zu transportieren. (Zur Erklärung: Letztere können in Standard-Containern für den Flugverkehr in das "europäische Hinterland" mitgenommen werden, z.B. Tulpen aus Amsterdam in weniger als zwei Stunden nach Berlin.)

Eine Delegation der - nach einer Schätzung der IHK Oldenburg - über 1300 anwesenden niederländischen Demonstranten übergab dem Vorsitzenden der Wirtschaftskommission des niederländischen Parlaments eine Liste mit ca. 7800 Unterschriften in einer Resolution, an der Zuiderzeelijn festzuhalten. Auf der Demonstration waren auch die Kommissare der niederländischen Königin aus den Provinzen Drente, Flevoland, Friesland und Groningen anwesend, um der Forderung die Nordprovinzen nicht zu vernachlässigen, mehr Nachdruck zu verleihen.

Nach [Auskunft](#) des Aktionsbündnisses, bei welchem sogar von 1500 Demonstranten die Rede war, sprach sich die zweite Kammer in Den Haag, welche mit dem Bundestag vergleichbar ist, unter dem Eindruck der statt gefundenen Demonstration erneut für die Zuiderzeelijn aus. Der Leiter der Kampagne Hans Haerkens sagte hierzu: "Wir haben die Zuiderzeelijn wieder auf der Agenda! Die Kammer läßt glücklicherweise nicht zu, daß die Niederlande gespalten werden in eine starke Randstad und einige schwache Regionen draußen".

Mitte April dieses Jahres kam eine vom Niederländischen Verkehrsministerium in Auftrag gegebene Studie zu dem Schluß, daß eine Hochgeschwindigkeitsverbindung durch die Nordprovinzen volkswirtschaftlich nicht rentabel sei. Herangezogen wurden hierbei Erfahrungen mit den Kostensteigerungen bei den letzten Rad-/Schiene-Projekten, wie die Betuwe-Linie. Daraufhin hatte die zweite Kammer es abgelehnt, weitere Planungsschritte für die Zuiderzeelijn zu unternehmen. Michael Dittmer

URL dieses Artikels:

<http://www.pro-transrapid.org/de/news/2006/0525/index.html>

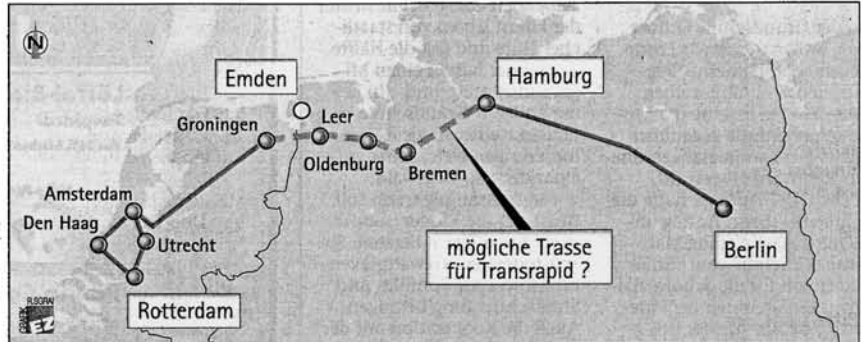
# Jetzt greift „Tullum“ für den EuroRapid in die eigene Tasche

Unternehmer aus Großefehn kündigt Zahlung von 125 000 Euro aus seinem Privatvermögen an.

Was beim Lückenschluss der A 31 funktioniert hat, sollte auch bei anderen Großprojekten funktionieren – beispielsweise beim Bau einer Transrapid-Trasse von Hamburg nach Groningen. Diese Vorstellung von einer privat-öffentlichen Finanzierung treibt den ehemaligen Baustoff-Unternehmer Rolf „Tullum“ Trauernicht aus Großefehn weiter um. Dafür greift der 81-Jährige jetzt erneut tief in den eigenen Geldbeutel: 125 000 Euro will er in das Projekt einbringen.

„Ich möchte mit dieser Initiative die Regierungen der fünf norddeutschen Bundesländer animieren, ihr Bekenntnis zu einer norddeutschen EuroRapid-Strecke auch mit konkreten finanziellen Zusagen zu untermauern“, schreibt Trauernicht. Zum Vorbild sollen seiner Ansicht nach die niederländischen Nordprovinzen gereichen, die sich am Bau der „Zuiderzeelijn“ als Magnetschwebbahn mit über 1,1 Milliarden Euro beteiligen wollen. Die Zentralregierung in Den Haag habe weitere 2,73 Milliarden Euro vorgesehen.

Die Bundesregierung käme dadurch in Zugwang, hofft Trauernicht, der mit der eigenen Spende auf Nachahmer



Vorkämpfer für den Transrapid: Rolf Trauernicht (Mitte) bei einer Demonstration in Den Haag.

aus der Wirtschaft setzt. Ziel müsse es sein, dass der EuroRapid in Deutschland innerhalb von fünf Jahren von Hamburg bis Groningen schwebt. Die Vergangenheit habe gezeigt, dass Regionen durch neue, überlegende Verkehrslinien „aufblühen“.

Heute will er in Großefehn sein Vorhaben der Öffentlich-

keit vorstellen. Er will die 125 000 Euro zahlen, wenn der 1. Spatenstich für ein EuroRapid-Netz zwischen Hamburg und Groningen bis zum 1. Juli 2011 erfolgt. Trauernicht appelliert an die Wirtschaft, es ihm gleich zu tun. Die Höhe des Beitrages spiele dabei eine untergeordnete Rolle.

„Der Industriestandort Deutschland ist im internationalen Wettbewerb in zunehmenden Maße auf technologieintensive Produkte wie den Transrapid angewiesen“, glaubt Trauernicht. Der Technologievorsprung drohe aber verloren zu gehen, wenn nicht schnell eine Strecke für den Schwebzug gebaut und Erfahrungen gesammelt werden.

Aus der Sicht des Großefehnter Aktivisten liegt der Grund für das bisherige Scheitern einer EuroRapid-Strecke von Hamburg über Groningen nach Amsterdam darin, dass aus Berlin kein entsprechendes Signal kommt. Da ist sich Trauernicht mit einigen niederländischen Verantwortlichen einig. Ein möglichst großes, privates Engagement könne aber von Brüssel und Berlin nicht ignoriert werden, hofft er jetzt. red

## Meldungen aus der Presse

Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) Besucherzentrum

## Schnelle Holländer

Süddeutsche Zeitung

07.06.2006

Union macht Transrapid zur Schicksalsfrage / SZ vom 20./21. Mai

Anders als in München und in anderen Orten Oberbayerns üblich, ist am 23. Mai in Den Haag in den Niederlanden für etwas demonstriert worden: für die Zuiderzeelijn, eine schnelle Bahnverbindung zwischen Amsterdam und Groningen, die für die überwiegende Zahl der Menschen in dieser Region in der Zukunftstechnik der Magnetschwebbahn gebaut werden soll.

Statt das ewige Für und Wider und die dümmlichen Argumente der Altrumpel-technikgestrigen zu beschreiben und zu kommentieren, sollte man ruhig einmal

einen Blick in dieser Sache auf das Land werfen, das so oft und immer wieder als Vorbild für gesellschaftliche Entwicklungen gepriesen wurde.

Wer weiterhin den Menschen die Altratterrollbahn andrehen will, der sollte sich die Frage gefallen lassen, warum zum Beispiel Dachau mit dem Bau der langsamen vierspurigen S-Bahn- und Bahnschnellstrecke zu einer zweigeteilten Stadt verkommen ist: Meterhohe Krachschildmauern erinnern für die nächsten 100 Jahre an das Nachkriegs-Berlin. Detlev J. Schubsky, Fresenburg

**Schanghai/Berlin - Im Foker um den Transrapid-Ausbau hat China mit einem Scheitern der Verhandlungen gedroht. „China wird den Bau der Magnetschnellbahnlinie einstellen, wenn die Gespräche vollständig zum Stillstand kommen“, wurde der chinesische Projektleiter Wu Xiangming von einer Zeitung zitiert.**

Informierte chinesische Kreise schilderten der dpa in Peking, angesichts der Differenzen „scheint es unmöglich, dass der Bau wie geplant noch dieses Jahr beginnen kann“. Vom Transrapid-Konsortium verlautete hingegen in Berlin, die Gespräche seien „auf einem guten Weg“ und es gebe „keinen veränderten Stand“. Die Bundesregierung betonte, man sei weiter am Bau der weltweit ersten langen Transrapid-Strecke in China interessiert, aber „nicht um jeden Preis“.

Die chinesische Zeitung „21st Century Business Herald“ schrieb, die Verhandlungen ständen „kurz vor dem Scheitern“. Die chinesische Seite drohe damit, die Transrapid-Pläne aufzugeben und stattdessen eine Bahnlinie zu bauen. Bei dem Projekt geht es um die Verlängerung der bestehenden Flughafenverbindung in Schanghai über 175 Kilometer in die Nachbarstadt Hangzhou.

Umstritten sind vor allem das Ausmaß des Technologietransfers und die Kosten. Informierte Kreise machten deutlich, dass das deutsche

Konsortium nicht bereit sei, bei dem Milliardenauftrag Technologie wegzugeben und Verluste zu machen. Schon beim Besuch von Bundeskanzlerin Angela Merkel im Mai in Peking hatten sich beide Seiten trotz einer Nachsitzung nicht einigen können. Regierungssprecher Thomas Steg sagte in Berlin, es gehe unter anderem um Vorstellungen der chinesischen Seite über eine Finanzierung „mit deutschen Geldern“. „Insofern gibt es da schwierige Verhandlungen.“

„Niemand weiß, ob es noch eine Einigung geben kann“, hieß es in chinesischen Kreisen in Peking. Der Vizelektor der zuständigen Reform- und Entwicklungskommission in der Provinz Zhejiang, Chai Xianlong, ging erkerbar auf Distanz zu dem Projekt. Der „21st Century Business Herald“ zitierte ihn mit den Worten, die Magnetbahn sei nicht unverzichtbar und „nicht dringlich“. Es sei nicht nötig, sie jetzt zu bauen. Nach Ansicht der Reform- und Entwicklungskommission in Peking müsse sie auch keineswegs wie bisher stets gesagt vor Beginn der Weltausstellung 2010 in Schanghai fertig werden.

Präsident Wan Gang von der Tongji-Universität, der an den Verhandlungen beteiligt sei, sagte der Zeitung zufolge, es könnte stattdessen auch eine Eisenbahnstrecke mit Hochgeschwindigkeitszügen zwischen Schanghai und Hangzhou gebaut werden. Ferner arbeite China schließlich selber an der Magnettechnologie. dpa



„Wohl noch nie was von Online Banking gehört?!“

Deutsche Industrie will sich ihr Know-How nicht nehmen lassen

Von Andreas Landwehr, dpa

Peking - Ein bisschen läuft es darauf hinaus, dass Deutschland die Transrapid-Technologie an China geben soll und am Ende noch Geld drauflegt. Dass deswegen die Verhandlungen ins Stocken geraten, erscheint Beobachtern in Peking wenig verwunderlich. Unverständnis erntet der chinesische Projektleiter Wu Xiangming, der den Deutschen sogar vorwirft, dass sie das Geld, das sie in ihre teure Magnetbahntechnologie gesteckt haben, auch noch zurückhaben wollen. „Wenn die deutsche Industrie meint, sie habe so viel Geld bezahlt, müsste alles wieder bekommen und noch hohe Profite machen, dann wird die Strecke nicht entstehen“, hatte „Commander Wu“ gedroht.

Er war verärgert, nachdem schon Bundeskanzlerin Angela Merkel bei ihrem Besuch im Mai in Schanghai betont hatte, die Deutschen hätten beim Verkauf von Spitzentechnologie wie dem Transrapid „nichts zu verschenken“. Der Schutz des technischen „Know-How“ gehöre zur Sicherung des Wohlstandes in Deutschland, lautete ihre Botschaft in Schanghai, als sie mit der ersten kommerziellen Transrapid-Strecke der Welt zum Flughafen Pudong gefahren war. Zuvor hatte die chinesische Seite vergeblich versucht, bei dem Besuch der Kanzlerin Konzessionen zu erreichen - mehr Technologietransfer, niedrigere Preise und eventuell billige Regierungskredite.

Die Rechnung war nicht aufgegangen, so dass die chinesische Seite jetzt argumentiert, die geplante rund 170 Kilometer lange Strecke in die Nachbarstadt Hangzhou müsse auch gar nicht gebaut werden.

Der Vizelektor der zuständigen Reform- und Entwicklungskommission der Provinz Zhejiang, Chai Xianlong, sagte, die Magnetbahn wäre verzichtbar und kein bisschen eilig. Dabei hatte es bisher geheißen, sie müsse unbedingt bis 2010 zur Weltausstellung in Schanghai fertig werden, um Millionen von Gästen zum Gelände zu bringen. Beide Seiten hatten immer argumentiert, der Bau müsse dieses Jahr beginnen, sonst werde es eng. Doch jetzt wird erst einmal gepokert.

Die deutschen Vorschläge liegen seit Ende des Jahres auf dem Tisch. Es gab Fortschritte in den Verhandlungen. Das Transrapid-Konsortium zeigt sich unbeirrt und demonstrativ optimistisch, dass es weitergeht. Die Verhandlungen sind auch keineswegs unterbrochen, sondern laufen weiter.

China will die Technologie haben, um in der Magnettechnologie selber führend zu wer-

den. Auch soll die deutsche Regierung das Vorhaben wie bereits bei der ersten Flughafenstrecke finanziell unterstützen. Ein Gemeinschaftsunternehmen soll gegründet werden und die meisten Komponenten und die Ausrüstung in China hergestellt werden. Nur noch zehn Prozent sollen aus Deutschland kommen. Doch diese chinesischen Vorstellungen stoßen beim Transrapid-Konsortium auf wenig Gefühle. Die Deutschen wollen nur Lizenzen vergeben.

Natürlich wäre eine 200 Kilometer lange Transrapid-Strecke in China in der Zukunft ein gutes Verkaufsargument für die deutsche Spitzentechnologie, vor allem weil sie bisher nicht in ihrem Heimatland zu finden ist. Doch das Konsortium will keinen „Verlustauftrag“ abschließen und erst recht sicherstellen, dass die Technologie auch in Zukunft in deutschen Händen bleibt und nicht „Made in China“ wird.



„Ich hätte schwören können, das Bild hat sich eben bewegt...“

Frankfurter Allgemeine Zeitung

# Peking verstärkt Druck auf Transrapid-Konsortium

Geplanter Ausbau könnte gestoppt werden - Bundesregierung: Realisierung nicht um jeden Preis

VON JOHNNY ERLING

**Peking** - China hat über seine staatliche Nachrichtenagentur Xinhua Drohungen verschärft, wonach die geplante Transrapid-Erweiterung gestoppt werden könnte. Zuvor hatten chinesische Medien berichtet, die Verhandlungen über die Erweiterung der bislang einzigen kommerziellen Transrapid-Strecke der Welt drohten zu scheitern (Die WELT berichtete in ihrer Ausgabe vom 9. Juni). Nun heißt es von Seiten des offiziellen Sprachorganes des Staates: „China könnte den Bau der Magnetschwebebahn von Shanghai nach Hangzhou aufgeben, wenn die Gespräche mit Deutschland scheitern.“ Die deutsche Bundesregierung reagierte und machte deutlich, man wolle die Realisierung des Projektes nicht um jeden Preis.

China verlangt von dem aus Siemens und ThyssenKrupp bestehenden Transrapid-Konsortium Konzessionen beim Tech-

nologietransfer und bei den Preisen für die zu liefernde Technologie. Es gebe ausreichend Gründe dafür, auf diesem Wege Chinas Verdienst um die Weiterentwicklung des Transrapid zu honorieren, so Xinhua. Der chinesische Projekt- und Bauleiter Wu Xiangming wird mit den Worten wiedergegeben, deutsche Unternehmen hätten zwar riesige Summen in die Forschung investiert. Letztlich aber habe China mehr als eine

Mrd. Euro für den Bau der Shanghai Flughafenstrasse eingesetzt, „um diese Technologie vom Labor zur alltäglichen Anwendung zu bringen“.

Von Seiten der deutschen Bundesregierung hieß es zu den Äußerungen aus China, schon beim China-Besuch von Kanzlerin Angela Merkel sei deutlich geworden, daß noch intensive und schwierige Verhandlungen zu führen seien. Dabei gehe es nicht zuletzt um Finanzie-

rungsfragen. Regierungssprecher Thomas Steg sagte, es sei aber ausgeschlossen, daß das Projekt mit deutschen Geldern zu finanzieren sei. „Wir haben auch an einer Realisierung Interesse, aber nicht im wörtlichen Sinne um jeden Preis.“

Peter Wiegmann, Sprecher des Transrapid-Konsortiums, sagte: „Wir sind nach wie vor optimistisch.“ Tatsächlich rechnen auch Chinas Planer offenbar fest mit der Erweiterungsstrecke. In der neuen „South Station“ von Shanghai, einem von fünf geplanten Transrapidbahnhöfen auf der Strecke nach Hangzhou, sind bereits drei Gleise für die Magnetbahn eingelassen. In Zhejiang Provinzhauptstadt Hangzhou wurde vor wenigen Tagen ein neues Transrapid-Forschungszentrum eröffnet. Dort sollen alle Arbeiten und der Technologietransfer begleitet und eigene Investitions- und Bewirtschaftungsmodelle entwickelt werden.



Transrapid in Shanghai: Auch Chinas staatliche Nachrichtenagentur Xinhua verbreitet jetzt Berichte, wonach das Ausbau-Projekt scheitern könnte

HAN Sonnabend 10. Juni 2006

„Commander Wu“ versteht nicht, warum die Deutschen auch noch Geld verdienen wollen

Von Andreas Landwehr

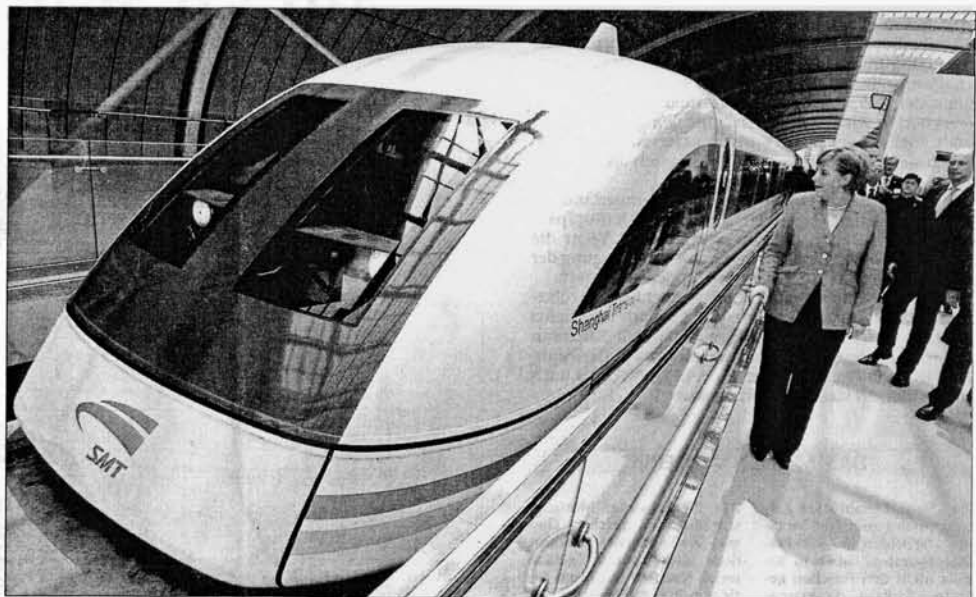
**Peking (dpa).** Es hat den Anschein, als ob Deutschland die Transrapid-Technologie an China geben soll und am Ende noch Geld drauflegt. Daß deswegen die Verhandlungen ins Stocken geraten, erscheint wenig verwunderlich. Unverständnis erntet der chinesische



Wu Xiangming droht: „Keine Erweiterung“.

Transrapid-Projektleiter Wu Xiangming, der den Deutschen sogar vorwirft, daß sie das Geld, das sie in ihre teure Magnetbahntechnologie gesteckt haben, auch noch zurückhaben wollen. „Wenn die deutsche Industrie meint, sie habe soviel Geld bezahlt, müßte alles wieder bekommen und noch hohe Profite machen, dann wird die Strecke nicht entstehen“, hatte „Commander Wu“ gedroht.

Er war verärgert, nachdem schon Bundeskanzlerin Angela Merkel bei ihrem Besuch im Mai in Shanghai betont hatte, die Deutschen hätten beim Verkauf von Spitzentechnologie wie dem Transrapid „nichts zu verschenken“. Der Schutz des technischen Know-hows gehöre zur Sicherung des Wohlstandes in Deutschland, lautete ihre Botschaft in Shang-



Bundeskanzlerin Angela Merkel vor einem Transrapid in Shanghai. Bei ihrem Besuch in China hat sie klargestellt, daß deutsche Firmen ihr Know-how nicht verschenken könnten. China will die Technologie haben, um selber führend auf dem Gebiet zu werden. Foto: afp

hai, als sie mit der ersten kommerziellen Transrapid-Strecke der Welt zum Flughafen Pudong gefahren war. Zuvor hatte die chinesische Seite verblichlich versucht, bei dem Besuch der Kanzlerin Konzessionen zu erreichen - mehr Technologietransfer, niedrigere Preise und eventuell billige Regierungskredite.

Die Rechnung war nicht aufgegangen, so daß die chinesische Seite jetzt argumentiert, die geplante rund 170 Kilome-

ter lange Strecke in die Nachbarstadt Hangzhou müsse auch gar nicht gebaut werden. Dabei hatte es bisher geheißsen, sie müsse unbedingt bis 2010 zur Weltausstellung in Shanghai fertig werden, um Millionen von Gästen zum Gelände zu bringen. Beide Seiten hatten immer argumentiert, der Bau müsse dieses Jahr beginnen, sonst werde es eng. Doch jetzt wird erst einmal gepokert.

China will die Technologie haben, um in der Magnettech-

nologie selber führend zu werden. Auch soll die deutsche Regierung das Vorhaben wie bereits bei der ersten Flughafenstrecke finanziell unterstützen. Ein Gemeinschaftsunternehmen soll gegründet werden und die meisten Komponenten und die Ausrüstung in China hergestellt werden. Nur noch zehn Prozent sollen aus Deutschland kommen. Doch diese chinesischen Vorstellungen stoßen beim Transrapid-Konsortium auf wenig Gegen-

liebe. Die Deutschen wollen nur Lizenzen vergeben.

Natürlich wäre eine 200 Kilometer lange Transrapid-Strecke in China in der Zukunft ein gutes Verkaufsargument für die deutsche Spitzentechnologie, vor allem weil sie bisher nicht in ihrem Heimatland zu finden ist. Doch das Konsortium will keinen „Verlustauftrag“ abschließen und erst recht sicherstellen, daß die Technologie in deutschen Händen bleibt.

**ROLF TRAUERNICHT**

26629 Großefehn, Kirchweg 10  
Telefon: 04943 / 209 239 dienstlich  
Telefon: 04943 / 209 226 Sekretariat  
Telefon: 04943 / 209 235 privat  
FAX: 04943 / 209 425  
Handy: 0170 / 570 14 97

**Herrn Michael Dittmer**  
Stellvertretender Vorsitzender  
Ges. Förderung Magnetschwebe-  
technologie (Transrapid) e. V.  
Düvelsbeker Weg 14  
24105 Kiel

Großefehn, 2006-06-15  
RT/H

### **EuroRapid**

Sehr geehrter Herr Dittmer,

für Ihr Schreiben vom 2. Juni d. J. danke ich Ihnen sehr herzlich.

Bisher war mir nicht bekannt, dass es bei uns im Norden noch eine zweite Fördergesellschaft gibt. Näheres darüber interessiert mich sehr.

Wie Sie dem beiliegenden Heft entnehmen können, bin ich persönlich seit Juli 2003 zusammen mit meinen niederländischen Freunden bemüht, die Transrapid – Idee nach vorne zu bringen.

Über unseren Beitrag zur Kundgebung am Den Haag am 23. Mai d. J. übersende ich Ihnen gerne einige Kopien.

Das Objekt ist vorerst gescheitert, was aus meiner Sicht den Grund hatte, dass die Signale dafür aus Deutschland bisher ausblieben, wie es ein Fraktionsvorsitzender in der zweiten Kammer am 2. Juni 2006 formulierte.

Gestern war ich in den Niederlanden und habe mit dem Chef der Kamer van Koophandel, Bert-Jan Hakvoort, eine Pressekonferenz für Donnerstag, 22. Juni d. J., um 11:00 Uhr auf unserem Firmengelände vereinbart. Herr Hakvoort wird wahrscheinlich von Pressevertretern aus den Niederlanden begleitet. Auch das Deutsche Fernsehen (NDR 3) hat die Teilnahme avisiert.

Übrigens ist ja die Kamer van Koophandel auch bei uns in der **Fördergesellschaft Trans EuroRapid Network e. V.** Mitglied.

Über die vorgenannte Veranstaltung werde ich Ihnen gerne berichten.

Morgen bin ich Gast bei der Handelskammer Hamburg und werde versuchen mit Herrn Prof. Dr. Schmidt-Trenz über den EuroRapid ein Gespräch zu führen.

Für heute mit herzlichen Grüßen aus Ostfriesland

Ihr



Rolf Trauernicht

Anlage

Wer in **China Geschäfte** macht, muß einkalkulieren, daß seine Produkte **kopiert** werden. Die **Behörden** greifen nur **selten** ein. Der harte **Wettbewerb** erfordert permanent Innovationen

# Trauernicht ruft zu Demo für „Eurorapid“ auf

**Der Unternehmer will Druck für Verwirklichung der Strecke Amsterdam-Ostfriesland-Hamburg machen.**

Eine Delegation aus Ostfriesland will an einer Demonstration für den „Eurorapid“ Amsterdam-Hamburg teilnehmen. Dies teilte der Unternehmer **Rolf Trauernicht** (Trauco) aus Großefehn mit, der auch als einer der Väter des vorzeitigen A31-Lückenschlusses gilt. Er ist zugleich Vorstandsmitglied des Vereins Trans Eurorapid Networks (TERN). Am 23. Mai wollen sich am niederländischen Regierungssitz in Den Haag Befürworter des Projektes zu einer Demonstration für die Umsetzung einfinden.

Trauernicht hofft auf zahlreiche Unterstützer aus Ostfriesland, die mit nach Den Haag reisen. „Unser Ziel ist es, die Transrapid-Strecke von Groningen nach Hamburg fortzuführen, wenn die Niederländer für die Strecke von Amsterdam nach Groningen grünes Licht geben. Durch eine solche schnelle Verkehrsverbindung könne es zu vielerlei wirtschaftlichen Impulsen für die verbundenen Regionen kommen.“

Hintergrund: In den Niederlanden laufen seit Jahren Planungen für eine schnelle Verbindung zwischen Amsterdam und Groningen – die Systemfrage ist allerdings noch nicht geklärt. Im Nachbarland gibt es sowohl Befürworter einer konventionellen, schienengebundenen Hochgeschwindigkeitsverbindung (ähnlich dem deutschen ICE) als auch einer Transrapid-Verbindung. Damit soll der nordostniederländische Raum besser mit dem



**„Das in unserem Land entwickelte umweltfreundliche Verkehrssystem muss von uns realisiert werden“: Rolf Trauernicht.**

Wirtschaftszentrum Amsterdam verbunden werden. Auf deutscher Seite ist die Fortführung von Groningen über Leer, Oldenburg und Bremen nach Hamburg eine der Varianten, die immer wieder als Transrapid-Pilotprojekt im eigenen Lande ins Spiel gebracht wird.

„Das in unserem Lande entwickelte umweltfreundliche Verkehrssystem muss von uns realisiert werden“, fordert Trauernicht. Um es in alle Welt exportieren zu können, müsse Deutschland es „auch selbst genießen“. Anderenfalls drohten die Chinesen, den Deutschen zuvorzukommen. Im chinesischen Schanghai ist inzwischen die erste Transrapid-Verbindung weltweit entstanden – mit deutscher Technik. Allerdings gibt es in Wirtschaftskreisen Befürchtungen, dass die Chinesen die Technik

kopieren und selbst vermarkten könnten.

Auf Einladung der Kamer van Koophandel Groningen (vergleichbar einer deutschen IHK) wollen Trauernicht und weitere Mitstreiter an der Demonstration teilnehmen, die am kommenden Dienstag, 23. Mai, in Den Haag stattfindet. Kurzentschlossene können sich noch bis zum kommenden Montag im Trauco-Sekretariat unter der Telefonnummer 04943/209226 anmelden. Abfahrt ist am Dienstag um 7.15 Uhr an der Ostfrieslandschule in Leer.

In Den Haag wird dem Vertreter der niederländischen Parlamentskommission für Wasserstraßen und Verkehr eine Bittschrift überreicht. Der Hauptgeschäftsführer der Groninger Handelskammer, **Bert-Jan Hakvoort**, hat Trauernicht mitgeteilt, dass einer der

deutschen Teilnehmer dabei eine Rede halten könne. Trauernicht betont in seinem Aufruf den Nutzen, den Nordwestdeutschland von einer Transrapid-Verbindung hätte. Zugleich erinnert er an die Unterstützung der Niederlande beim vorzeitigen Lückenschluss der A 31: Die Nachbarn gaben einen zweistelligen Millionenbetrag hinzu.

Trauernicht und der emsländische Landrat **Hermann Bröring** gelten als die Väter des vorzeitigen Lückenschlusses, da sie bei Gebietskörperschaften, Unternehmen und Privatpersonen Geld für den beschleunigten Ausbau der A 31 gesammelt hatten. In jüngster Zeit hat sich Trauernicht auch für eine direkte Anbindung Aurichs an die A 31 stark gemacht. wred

## Anschub für den Transrapid

**Großefehn (dpa).** Ein Finanzierungsmodell zum Bau einer norddeutschen Transrapid-Strecke von Hamburg nach Groningen (Niederlande) hat der ostfriesische Bauunternehmer **Rolf Trauernicht** (81) aus Großefehn vorgeschlagen. Er will sich mit 125 000 Euro beteiligen. Die norddeutschen Länder sollen 20 Prozent der Baukosten übernehmen.

HAN 23. Juni 2006

Emder Zeitung 20. Mai 2006

DIE WELT 23. Juni 2006

## NIEDERSACHSEN

### Unternehmer startet Initiative für Transrapid

**Großefehn** – Ein breit angelegtes Finanzierungsmodell zum Bau einer norddeutschen Euro-Transrapid-Strecke hat der ostfriesische Bauunternehmer **Rolf Trauernicht** aus Großefehn (Kreis Aurich) vorgeschlagen. Er werde sich privat mit 125 000 Euro an dem Projekt beteiligen, kündigte Trauernicht am Donnerstag an. Dies solle die norddeutschen Bundesländer ermuntern, 20 Prozent der Baukosten zu übernehmen. Als Vorbild für seine Initiative nannte Trauernicht die Beteiligung von Wirtschaft und Kommunen an der Emslandautobahn A 31.



„Ich muß eine Entscheidung fällen...“

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Freitag, 5. Mai 2006, Nr. 104 / Seite 23

# „Tullum“ will es noch einmal

**Rolf Trauernicht rief gestern erneut zu einer Spendenkampagne auf – diesmal für den EuroRapid.**

Der Mann ist überzeugt. So überzeugt, wie jemand nur sein kann von einer Sache. „Wer selbst nicht brennt, kann andere nicht entzünden“, wandelt er ein Zitat ab, das so ähnlich dem Philosophen Augustinus zugeschrieben wird. **Rolf „Tullum“ Trauernicht** brennt. Gemeinsam mit dem Hauptgeschäftsführer der Groninger Handelskammer, **Bert-Jan Hakvoort**, und dem Vorsitzenden der Fördergesellschaft Trans-Euro-

Rapid-Network, **Burkhard Genge**, sitzt der 81-Jährige im Konferenzsaal seines Großefehlter Baustoffunternehmens und erläutert, warum er den Transrapid von Amsterdam nach Hamburg für unbedingt notwendig erachtet.

Zum einen löse er viele Verkehrsprobleme, zum anderen sei es im Vergleich zum Schienenverkehr der umweltfreundlichere Verkehrsträger, so Trauernicht. Die Stelzen brauchen nicht so viel Platz, und darunter können sogar die Kühe grasen. Und dann erwähnt er noch mehrfach den Nutzen, den die deutsche Wirtschaft von diesem Vorha-

ben habe: Es entstehen Arbeitsplätze in einem High-Tech-Sektor.

Dass die Magnetschwebbahn, eine deutsche Erfindung und Entwicklung, im eigenen Land immer noch nicht fährt, geht ihm, umgangssprachlich ausgedrückt, schwer auf den Zeiger. Und nicht zuletzt profitierten die nordöstlichen Niederlande ebenso von dem Projekt wie Nordwestdeutschland, die durch Haltepunkte schnell an die Metropolen im Westen und Osten angebunden werden.

Deswegen bekräftigt „Tullum“ noch einmal seine Ankündigung vom Vortag: Er

werde 125 000 Euro zur Verfügung stellen aus seinem Privat- und nicht etwa aus dem Firmenvermögen. Und er hofft auf Nachahmer. Viele Wirtschaftsunternehmen im Nordwesten und am liebsten auch weit darüber hinaus sollten sich beteiligen.

## Geistige Väter

Auf seiner Homepage [www.tullum.de](http://www.tullum.de) können sich Spendenwillige registrieren. Letztlich soll das Projekt so ähnlich funktionieren, wie es vor wenigen Jahren beim Lükenschluss der A 31 funktioniert hat, deren geistige Väter

## machen

der Großefehlter Unternehmer und der emsländische Landrat **Hermann Bröring** sind. Seinerzeit spendeten Unternehmen aus der Region, aber auch Kommunen, viele Privatleute und der niederländische Staat für den vorzeitigen Bau der restlichen Kilometer. Ein bislang in Deutschland einmaliges Projekt, das entlang der Ems auch bereits für wirtschaftliche Impulse gesorgt hat, im Tourismus wie bei Gewerbeansiedlungen.

Um die Niederländer in die richtige Bahn zu lenken, sei aber ein Signal der Bundesregierung notwendig, eine Strecke von Amsterdam nach Groningen weiterführen zu wollen bis nach Hamburg. Die fünf norddeutschen Bundesländer hätten sich dafür ausgesprochen, sagt Trauernicht und fordert sie zugleich auf, auch einen finanziellen Teil beizutragen.

Ob Schröder oder Merkel, Gabriel oder Wulff, Hirche oder der ehemalige niedersächsische Europaminister Senff – sie alle sind in den vergangenen Jahren vielfach von Rolf Trauernicht behelligt worden – im positiven Sinne. Und „Tullum“ macht an diesem Donnerstagvormittag nicht den Eindruck, als wolle er das ändern. **wred**

## Entscheidung in den Niederlanden fällt im Oktober

**Handelskammer-Chef: Signal aus Berlin nötig.**

„Es wird derzeit sehr heftig diskutiert.“ Mit diesen Worten beschreibt **Bert-Jan Hakvoort**, Hauptgeschäftsführer der Groninger Handelskammer und Vorsitzender der niederländischen Fördergesellschaft für den EuroRapid, den derzeitigen Stand in Sachen „Zuiderzeelijn“. Die Strecke soll den Ballungsraum Amsterdam und Groningen verbinden.

Kürzlich hatte Niedersachsens Ministerpräsident **Christian Wulff** nach einem Gespräch mit dem niederländischen Regierungschef **Jan Peter Balkenende** davon gesprochen, dass es kaum noch Chancen gebe für den EuroRapid. Grund: Durch andere Projekte schwinde angesichts der Kosten die Unterstützung in Regierung und Parlament.

Hakvoort zeigte sich diesbezüglich erobert über Zahlen zu den Kosten, die im Raum schwebten: Gegner des Transrapids haben von zweistelligen Milliardensummen gespro-



**Gemeinsamkeit: Bert-Jan Hakvoort (Kamer van Koophandel Groningen), Rolf Trauernicht und Burkhard Genge (TERN).**

chen, so der EuroRapid-Förderer. Tatsächlich aber habe ihm gegenüber der Siemens-Chef der Niederlande (der Konzern ist wesentlicher Entwickler der Technik) gesagt, dass das Konsortium derzeit von etwa 4,5 Milliarden Euro ausgehe. Laut Hakvoort soll im Oktober eine Grundsatzentscheidung fallen, ob die „Zuiderzeelijn“ überhaupt gebaut wird. Eine Entscheidung über das System Rad/Schiene oder Magnet-

bahn-technik sei damit aber noch nicht verbunden, diese falle erst später.

Die Debatte, die in den Niederlanden weiterhin geführt werde, müsse aber von der deutschen Seite Impulse bekommen. Zwar hatten sich die Regierungschefs der fünf norddeutschen Länder für den Transrapid ausgesprochen, ein Signal des Bundes aber fehle bislang. „Ein solches Signal könnte die niederländische

Entscheidung beeinflussen.“

Vor diesem Hintergrund sei die Initiative **Rolf Trauernichts** wichtig. Die Vorteile der Magnetbahn-technik legte **Burkhard Genge** von der Fördergesellschaft Trans-EuroRapid-Network (TERN) dar. Auf der fraglichen Strecke von Hamburg nach Amsterdam sei bei sechs Zwischenstopps die Distanz in 80 Minuten zu bewältigen und eine Alternative zum Flugzeug. **wred**

Von: "Michael Dittmer" <michael.dittmer@kielnet.net> ins Adressbuch  
Betreff: Transrapid 09 nimmt Gestalt an / Transrapid 09 takes shape  
Datum: Mon, 26. Jun 2006 00:01:27 +0200

<http://www.pro-transrapid.org/de/news/2006/0609/index.html>

### **Transrapid 09 nimmt Gestalt an**

Die Vertragsunterzeichnung zum Transrapid-Weiterentwicklungsprogramm gehörte zu Minister Stolpes letzten Amtshandlungen

Als eine der letzten Amtshandlungen brachte Ex-Verkehrsminister Manfred Stolpe am 19.08.2005 das Transrapid-Weiterentwicklungsprogramm für die Systemtechnik auf den Weg. Dies brachte für die Siemens AG, ThyssenKrupp AG und Transrapid International Aufträge im Gesamtumfang von 113 Millionen Euro. Zusätzlich wurden 31 Millionen Fördermittel für die Entwicklung eines neuen Fahrzeugtyps, der für den Kurzstreckenverkehr optimiert wird, bereitgestellt. Der Bereich Systemtechnik beinhaltet die Entwicklung kostengünstiger Fahrwegträger, von denen zwei Prototypen ab Ende Juni auf der Transrapid Versuchsanlage im Emsland (TVE) erprobt werden. Der Bau des Nachfolgefahrzeugs für den Transrapid 08 hat bei der ThyssenKrupp Transrapid GmbH zukunftsfähige Jobs für insgesamt 204 Beschäftigten in Kassel und München erst einmal gesichert.

Inzwischen konnte der Transrapid 09 "Hochzeit feiern". Dies berichtete die Hessische/Niedersächsische Allgemeine am 08.06.2006. Bei dem im Fahrzeugbau sogenannten Vorgang wurde der 23 Meter lange Wagenkasten der ersten Fahrzeugsektion in Anwesenheit von Mitarbeitern und geladenen Gästen auf dem Schweberahmen aufgesetzt. Der Transrapid 09 soll ab April 2007 auf der TVE erprobt werden.

Die neuen Eigenschaften des Transrapid 09 wurden während der Transrapid Fachtagung 2004 von Luitpold Miller vorgestellt. Er wird breitere Einstiegstüren und eine Gangbreite von einem Meter bei vier Sitzen pro Reihe aufweisen. Für die Anlieger wird das Fahrzeug um 2 bis 3 db leiser sein, da wegen einer berührungsfreien Energieeinspeisung bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h es keine Stromabnehmeröffnungen mehr gibt. Der Betreiber kann durch eine Erhöhung der Transportkapazität, höherer Zuverlässigkeit und geringeren Instandhaltungskosten mit einer besseren Wirtschaftlichkeit rechnen.

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

Michael Dittmer



# 125 000 Euro als Signal an die Politik

**VERKEHR** Rolf Trauernicht ruft zu Spendenaktion für Bau des Eurorapids nach Amsterdam auf

Die niederländische Regierung warte auf ein Zeichen aus Deutschland. Das soll mit der Aktion erreicht werden.

VON KARIN LÜPPEN

**GROBEFEHN** - Sollte der erste Spatenstich für den Euro-Rapid von Hamburg nach Groningen noch vor dem 1. Juli 2011 gemacht werden, dann will der Großefehner Unternehmer Rolf Trauernicht für den Bau dieser Strecke 125 000 Euro aus seinem Privatvermögen geben. Das entspricht der Summe, mit der er vor sechs Jahren die Initiative zur Finanzierung der Autobahn 31 begann. Der 81-Jährige glaubt fest daran, dass sich der Erfolg ebenso einstellen wird wie damals. „Die Niederländer warten auf ein eindeutiges Signal aus Deutschland“, sagte Trauernicht gestern bei einem Pressesgespräch in seinem Haus.

Unterstützung erhält er dabei von Bert-Jan Hakvoort von der Kamer van Koophandel Groningen, der niederländischen Handelskammer, sowie von Burkhard Genge, dem Geschäftsführer des Fördervereins für den Bau des Eurorapids von den Niederlanden nach Hamburg (TERN). Obwohl erst kürzlich das Aus für die so genannte Zuiderzeelijn, also einer Schnellzugverbindung zwischen Amsterdam



Bert-Jan Hakvoort (links) von der Kamer van Koophandel Groningen, Rolf Trauernicht (Mitte) und Burkhard Genge vom Eurorapid-Förderverein TERN sind zuversichtlich, dass die Magnetschwebbahn nach Amsterdam kommt. FOTO: ORTIGES

und Groningen verkündet wurde, sehen die drei noch eine Chance für die Verwirklichung des Projektes. Die zweite Kammer des niederländischen Parlaments habe die Verkehrsministerin angewiesen, bis Oktober eine neue Schnellverbindung zu überprüfen, sagte Hakvoort.

Bisher seien in den Niederlanden viel zu hohe Kosten genannt worden. 1999 habe das

Siemens-Konsortium, das den Transrapid entwickelt hat, den Betrag von 4,5 Milliarden für die Magnetschwebbahn errechnet. „Vor einigen Monaten hat der Vorstand des Konsortiums diese Zahl noch einmal bestätigt“, sagte Hakvoort. Sollte der Bau doch teurer werden, wolle das Konsortium die Mehrkosten tragen. Doch wird die niederländische Regierung dem Bau nicht

zustimmen, wenn es keine Signale aus Deutschland gibt, die Strecke mindestens bis Hamburg weiterzubauen. Zwar sind Ministerpräsident Christian Wulff und Bundesumweltminister Sigmar Gabriel laut Trauernicht für den Eurorapid, doch habe sich Bundeskanzlerin Angela Merkel bisher ablehnend verhalten. „Das versteht kein Mensch, dass wir die Technik

in unserem Land entwickeln, aber sie bei uns nicht einsetzen“, ärgert sich Trauernicht.

Er hat auf seiner Internetseite [www.tullum.de](http://www.tullum.de) eine Spendenaktion eröffnet. Wie bei der A31 können sich Unternehmen und private Förderer dort eintragen. „Das wird symbolische Wirkung auf die Politik haben“, ist Trauernicht überzeugt: „Wir können nicht immer nur rumeiern.“

DIE WELT 1. August 2006

## Deutscher Transrapid sticht chinesische Konkurrenten aus

VON JOHNNY ERLING

**Peking** - Der deutsche Transrapid ist den chinesischen Konkurrenzprodukten überlegen. Zu diesem Schluss kommt „China Business News“ bei einem Vergleich von fünf in China entwickelten Transrapid-Modellen: „Wahrheit und Dichtung vermischen sich in unseren Medien. Keines der in China entwickelten Modelle ist reif für die Anwendung. Das kann auch nicht in kurzer Zeit erreicht werden“, zitiert die Zeitung einen chinesischen Magnetschwebbahn-Experten.

Während das deutsche Transrapid-Konsortium noch mit der chinesischen Gegenseite verhandelt, unter welchen Bedingungen die bestehende Magnet-

bahn-Strecke in Shanghai verlängert wird, wetteifern mehrere chinesische Städte darum, wer zuerst einen Transrapid made in China einsetzt. Das wiederum produziert in China irreführende Schlagzeilen.

Vertreter der Hafenmetropole Dalian, zum Beispiel, haben laut einem Bericht von „China Daily“ den Bau einer Teststrecke bis Ende 2006 angekündigt. Dort soll ein Magnetzug vom Typ „Zhonghua Nr.6“ fahren, den das Technologieinstitut Dalian entwickelt hat. In Laborversuchen erreichten Varianten dieses Modells Geschwindigkeiten von bis zu 536 Kilometer pro Stunde. Theoretisch - erprobt sind die Züge nicht.

Technologie-Institute, Lokomotivfabriken und Flugzeug-

werke bauen derzeit mehr als ein halbes Dutzend Magnetschwebbahn-Prototypen; einige davon sind inzwischen fertiggestellt. Ende April hatte die Xinan-Verkehrsuniversität in Sichuan Provinzhauptstadt Chengdu ihren Prototypen „CFC 01“ vorgestellt. Die Bahn bringt es auf Geschwindigkeiten zwischen 80 und 160 Kilometer pro Stunde. Mitte April wurden in Peking erstmals Fotos und Zeichnungen eines angeblich bis zu 400 Kilometer schnellen Magnetschwebbahn-Modells („MAS 3“) gezeigt. Die Chengdu-Flugzeugwerke hatten eine angeblich bis zu 500 Kilometer pro Stunde schnellen Magnetschwebbahn („CM1 Delfin“) im Juli testen wollen. Bislang aber gab es keinen Test.

Keiner der zahlreichen Transrapid-Versuche, auch nicht der unter Technologieklau-Verdacht stehende Zug „CM1 Delfin“, kann den Technologie- und Erfahrungsvorsprung überbrücken, den die Macher der bislang weltweit einzigen kommerziellen Transrapid-Strecke haben. Der von ThyssenKrupp und Siemens entwickelte und gebaute Transrapid, der in Shanghai auf einer 31 Kilometer langen Strecke zwischen Flughafen und Innenstadt fährt, wird bisher von keinem chinesischen Konkurrenzmodell eingeholt.

Das deutsche Konsortium hat gute Chancen, eine Genehmigung für die Verlängerung der bestehenden Transrapid-Strecke um 190 Kilometer bis Hangzhou zu bekommen. Die Genehmigung muss der Staatsrat erteilen. In diesem Monat haben sowohl Hangzhou als auch Shanghai den Umweltverträglichkeitsstudien ihren Segen erteilt. Die beiden Städte sind für das Projekt der Streckenverlängerung bereits finanziell in Vorleistung getreten.



Nicht einzuholen: Der deutsche Transrapid fährt in China

FOTO: AP

## Noch eine neue Magnetbahn aus China

Während Transrapid-Konsortium und Behörden streiten, werben chinesische Konkurrenten für ihre Züge

VON JOHNNY ERLING

**Peking** – Die Preisvorstellungen sind einfach zu unterschiedlich: Die Verhandlungen um die Verlängerung der weltweit einzigen kommerziell betriebenen Transrapid-Strecke kommen nicht recht voran. Das aus den deutschen Konzernen Thyssen-Krupp und Siemens bestehende Transrapid-Konsortium hat sich in Sachen Preis noch immer nicht mit der chinesischen Seite einigen können. Darum geht die Konkurrenz in die Offensive: Chinesische Eisenbahnwerke und Technologieinstitute werben verstärkt für Magnetschwebebahnen aus eigener, heimischer Produktion um Aufträge für Städteverbindungen in anderen Regionen.

Jüngster Bewerber sind die Tangshan Eisenbahnwerke aus dem Norden Chinas. Bei einer Ausstellung zu städtischen Verkehrsnetzen in Peking hat das

Unternehmen erstmals ein verbessertes Modell der seit 2003 entwickelten Magnetschwebebahn vorgestellt. Zuletzt hatten Ende April die Chengdu Flugzeugwerke und Ende Juli die Kommune Dalian Magnetbahn-Neuentwicklungen und dazu den Bau von Teststrecken angekündigt. Pikantes Detail: Die Tangshan Werke sind seit 2005 Partner von Siemens. Siemens hat China 60 ICE 3-Zugsysteme verkauft. Mit den Schnellzügen soll Chinas Eisenbahn modernisiert werden. Den größten Teil der Züge will Siemens in Tangshan produzieren lassen.

Vor knapp zwei Wochen hat Chinas Staatspräsident Hu Jintao die Tangshan-Werke besucht, um sich über den Fortgang der Zusammenarbeit mit Siemens zu erkundigen. Dabei besichtigte er auch erstmals die Werkhallen für die Magnetschwebebahn. Bei Tangshan hofft man nun, der eigene Mag-



**Transrapid-Konkurrent: Die Tangshan-Bahn im Modell. Ein Prototyp wurde bereits getestet**

FOTO: JOHNNY ERLING

netschwebezug könnte künftig in der neuen Super-Wirtschaftszone des Nordens Peking-Tianjin-Tangshan fahren. Hu Jintao gilt als Förderer dieser Wirtschaftszone – dort sollen auch die Siemens ICE eingesetzt werden.

Tangshans Magnetschwebe-

bahn soll bis zu 200 Kilometer pro Stunde schnell sein. Der Zug wurde als Prototyp auf einer Teststrecke der Universität für Verteidigungstechnik in Changsha getestet. Er fährt, anders als der Transrapid, mit einem konventionellen Magnetantrieb.

## Der Streckenbau für den bayerischen Transrapid könnte schon 2007 beginnen.

Ausstieg rechts, aber keiner der Reisenden mit Koffer und Tasche will aussteigen. Geschlagene 40 Minuten hocken Touristen und Geschäftsreisende aus aller Welt auf ihrem Gepäck, bis sie endlich die Türme der Frauenkirche erblicken. Wer ins Taxi oder Mietauto steigt, hat es auch nicht viel besser: Die Autobahnen im Norden Münchens sind notorisch verstopft, die Fahrzeiten unkalkulierbar.

Der zweitgrößte Flughafen Deutschlands, die Nummer acht in Europa, ist nur aus der Luft schnell zu erreichen. Seit seiner Eröffnung 1992 leidet München unter dessen unzureichender Verkehrsanbindung. Wer in die Stadt will, erlebt die letzten 37 Kilometer vom Ankunftsterminal bis zum Marienplatz als zähes Stop-and-go. „Im Urteil der Passa-

Flughafen in nur zehn Minuten – mit bis zu 350 Stundenkilometern. Die Magnetschnellbahn bringt damit einen externen Airport wieder ins Herz der Stadt – ein Malus wird zum Bonus. Die Streckenpläne liegen fertig in der Schublade, und das Planfeststellungsverfahren ist planmäßig unterwegs. Unionsparteien und SPD haben den Bau der Münchner Magnetbahn in ihren Koalitionsvertrag geschrieben, im Spätherbst will Bundeskanzlerin Angela Merkel endgültig grünes Licht geben. Der Streckenbau für den bayerischen Transrapid könnte schon 2007 beginnen.

Und dennoch bleibt er so lange Vision, bis sich Berlin und Bayern über die Finanzierung einigen. Genau darauf hoffen die

Befürworter dieser Technologie, die in Deutschland seit 30 Jahren entwickelt wurde, aber bislang nur in China kommerziell im Einsatz ist.

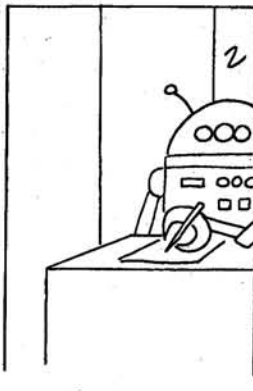
„Die Münchner Strecke ist die letzte Chance für einen Transrapid in Deutschland“, sagt Peter Wiegmann, Sprecher von Transrapid International (TRI) in Berlin. „Wenn wir in München nicht bauen, werden uns andere Länder den Rang ablaufen. Es ist ein Leuchtturmprojekt der deutschen Industrie.“ In München wird sich erweisen, ob das selbst ernannte „Land der Ideen“ eine seiner innovativsten Hervorbringungen endlich auch selbst verwirklicht.

Bei keiner anderen deutschen Transrapid-Verbindung sind Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit bereits so intensiv untersucht worden wie in München. Die Trasse steht fest, und in Kassel feierte jüngst der Prototyp des Münchner Fahrzeugs – „TR 09“ – seine so genannte „Hochzeit“. So nennen die Ingenieure das Zusammenfügen von Fahrgestell und Karosserie.

Knapp 1,9 Milliarden Euro wird die 37 Kilometer lange Strecke zum Münchner Flughafen kosten. Wer welchen Anteil an der Finanzierung übernimmt, darüber werden die Bundesregierung und der Freistaat Bayern, der seit Jahren auf die Realisierung drängt, in den kommenden Monaten verhandeln. Die Deutsche Bahn übernimmt ihrerseits ein Zehntel der Investitionssumme, denn sie will den Transrapid in München planen, bauen und später auch betreiben.

Frankfurter Allgemeine Zeitung  
22. Februar 2005, Nr. 44

CHEF



„Wir hätten ihn nicht so weit entwickeln sollen...“

**mobil 08|2006**

"Michael Dittmer" <michael.dittmer@kielnet.net>ins Adressbuch

Betreff: Arbeitsplätze durch Transrapid

Mon, 28. Aug 2006 08:19:43 +0200

Herr Jahnke vom "Weltexpress" setzt sich seit sechs Jahren für den Transport von Gütern mit dem Transrapid ein

## WIRTSCHAFT - Arbeitsplätze durch Transrapid - Eine Vision mit Realitätsbezug

Im aktuellen Politik-„Geschäft“ in Deutschland fehlen ja vor allem Arbeitsplätze. In der Nach-Schröder-Zeit ist es schwer, aber hoffentlich nicht unmöglich, dieses Ziel zu erreichen, auf dem Wege, den Schröder so mühsam vorbereitet und bereits beschriftet hatte. Schröders ausgezeichneten internationalen Beziehungen waren zukunftsweisend. Bundeskanzlerin Merkel kann mit ihren eigenen Fußstapfen durchaus auf diesem Wege weitermarschieren, der als Job-Machine so große Bedeutung für jeden von uns haben könnte:

Als konkrete Maßnahme zur Beschaffung von Arbeitsplätzen könnte ein von mir seit ca. sechs Jahren verfolgtes Güterzug-Transrapid-Konzept (von London über Amsterdam, Hannover, Berlin, Warschau nach Moskau; auch von Malmö nach Neapel; später von Stuttgart nach Shanghai) eingesetzt werden, da die Voraussetzungen hierfür z.Zt. einmalig gut sind:

- Mehdorn hat die Bahn weitgehend privatisiert (nur der Gang an die Börse fehlt noch); er könnte also privatwirtschaftlich die Federführung bei diesem Betreiber-Projekt übernehmen, wenn die politischen Rahmenbedingungen stimmig sind

- Stolpe hat die Maut zum Funktionieren gebracht, so dass die Logistik Unternehmen unter der Gebührenlast stöhnen und gerne auf den Bahn-Container-Dienst umsteigen würden; außerdem ist die umweltschonende Wirkung dieser Maßnahme hoch einzuschätzen

- Bundeskanzlerin Merkel könnte in einem kurzfristig anzusetzenden Treffen den international notwendigen politischen Konsens zum Bau der Strecke LondonMoskau (3.000 km) erzielen, wodurch (nach einer EU-Untersuchung) ca.1,5 Mio. Arbeitsplätze neu geschaffen und für fünf Jahre gesichert wären. In einem zweiten Treffen auf Regierungsebene unter Einbeziehung der skandinavischen Regierungschefs kann der Bau der Nord-Süd-Strecke Malmö-Neapel „losgetreten“ werden (wieder ca. 3.000 Km, also ebenfalls ca.1,5 Mio. Arbeitsplätze, s.o.)

- Mittel- bis langfristig ist dann auch die Europa-Asien-Transrapid-Strecke bis nach Shanghai und/oder Pusan realisierbar, was durch eine Konferenz zwischen der deutschen Bundeskanzlerin und dem südkoreanischen Regierungschef, der ja Vorsitzender der SILK-ROAD-PARTY (das ist tatsächlich der Name der Regierungspartei in Südkorea) ist, die sich die Anbindung Südkoreas an Westeuropas Eisenbahn-Netz auf die Fahnen geschrieben hat, initiiert werden kann; diese 10.000 km schaffen zusätzlich ca. 5 Mio. Arbeitsplätze und sorgen für eine einmalige logistische Verknüpfung der Märkte Westeuropas und Ostasiens

Die in der EU-Untersuchung definierten Arbeitsplätze resultieren aus dem Bau von Trassen und Bahnhöfen, Bahnen und Geräten, aber auch aus der indirekten Ankurbelung der Maschinenbau- und sonstigen Industrie und dem Betreiben der Einrichtungen. Dieses Infrastrukturprogramm hat in Deutschland „Vorläufer“, z.B. im Kanalbauprogramm vor hundert Jahren, mit dem nachhaltig – vor allem durch den boomenden Schiffs- und Maschinenbau – die Arbeitslosigkeit ebenso abgebaut werden konnte wie durch die in Zusammenhang mit dem Autobahnbau boomende Autoindustrie eine Generation später.

Über die Anbindung Moskaus an Berlin mit dem Transrapid würde sicher in großer Aufmachung berichtet werden. In Deutschland würde die Schlagzeile

### **MERKEL UND PUTIN VEREINBAREN GÜTERTRANSRAPID BERLIN-MOSKAU - 1,5 MILLIONEN ARBEITSPLÄTZE NEU GESCHAFFEN**

eine Mobilisierungswelle aufgestauter Investitionen auslösen. Endlich!

\* Autor: Wolfgang Jahnke E-Mail: [redaktion@weltexpress.info](mailto:redaktion@weltexpress.info) Abfassungsdatum: 25.08. 2006

Verwertung: Weltexpress Aus: [www.weltexpress.info](http://www.weltexpress.info) Update: Berlin, 25.08. 2006

## Transrapid-Evakuierungsübung erfolgreich durchgeführt

"So meine Damen und Herren, wir starten jetzt definitiv zur letzten Besucherfahrt dieser Periode", kündigt Detlev Schubsky über die Lautsprecher an, denn nach Ostern beginnt der Umbau an zwei Stellen entlang der Strecke zur Erprobung neuer Fahrwegträger. Doch es wird eine besondere Fahrt werden. Mit mäßiger Geschwindigkeit startet der Transrapid im vollautomatischen Betrieb in Richtung Dörpen. Der Lokführer befindet sich im Leitstand im zweiten Stock. Nach 80 Sekunden erreicht das Fahrzeug 233 km/h, reduziert im Laufe der nächsten 45 Sekunden die Geschwindigkeit bis auf 160 km/h, um entlang der 132 Meter langen Weiche in die Nordschleife einzubiegen.

Wir lassen die Nordschleife zum wiederholten Mal hinter uns. Mit Tempo 380 geht es geradlinig über die Weiche. Der Zug beschleunigt weiter. Beim Überschreiten von 400 km/h rufen die anwesenden Kinder "jaaaah!" und fangen an, die Geschwindigkeitsanzeige vorzulesen: „6 – 7 – 6 – 7 – 8 – 9 – 10 – 9 – 7 – 6 – 4 – 0“.

Eine gute Minute später kommt plötzlich die Ansage: „Meine Damen und Herren, wir haben hier eine kleine betriebliche Störung, bleiben Sie auf Ihren Plätzen sitzen...“ - unterbrochen durch die Anweisung vom Fahrdienstleiter: "Bodenpersonal auf Station. Sektion M1 verlassen. Sektionsübergang E2 Tür schließen" - "... und warten auf die Anweisungen, die jetzt folgen".



Evakuierung zwischen Südschleife und Besucherzentrum

Das Fahrzeug schwebt noch durch die Südschleife, bis es nach vier Minuten den Evakuierungspunkt kurz hinter der Süd-Weiche erreicht. Detlev Schubsky und sein Kollege öffnet die Türen in 5,5 Metern Höhe über den Boden und klappen die Evakuierungseinrichtung aus. Der Rettungsschlauch, welcher auch in Japan zur Evakuierung von Hochhausbewohnern im Erdbebenfall eingesetzt wird, fällt zu Boden.

Die Fahrgäste aus der mittleren Sektion M werden der Reihe nach in die Rettungsschläuche geleitet, bis die Endsektion evakuiert wird. In den Schläuchen bewegen die Fahrgäste sich schraubenförmig nach unten. Pro Fahrgast sind 10 Sekunden angesetzt. Heute scheint es geringfügig länger zu dauern. Daher kommt von unten und oben häufiger die Anweisung „Beine anwinkeln“, womit der Rutschvorgang beschleunigt wird. Das Strecken der Beine wirkt dagegen wie eine Bremse.

Auf diese Art fand am 13.04.2006 auf der Transrapid Versuchsanlage in Lathen eine Evakuierungsübung statt, an welcher 118 Probanden zwischen sechs und 77 Jahren teilnahmen. Ältester Teilnehmer war Gerd Hugenberg. Daniela Dittmer, die Tochter des Stellvertretenden Vorsitzenden, war mit sieben Jahren die zweitjüngste Teilnehmerin. Mit dabei war auch Jörg Lindemann.

Die Übung findet seit dem 17.02.2000 einmal jährlich statt. Sie dient der Erprobung der Technik, die für diese Dinge einzusetzen ist, und der Schulung des Bordpersonals. Das Evakuierungssystem und der Ablauf der Evakuierung wurden während der ersten Evakuierungsübung unter Anwesenheit von Mitarbeitern des

EisenbahnBundesamt abgenommen. Die Abnahme war Voraussetzung für die Erlangung der allgemeinen Betriebsreife des Fahrzeuges TR 08.

Die dieser Übung zugrunde liegenden Notfälle kann man sich zwar denken, treten jedoch äußerst selten auf. An der TVE gab es noch nie einen solchen Fall, aber wenn er denn tatsächlich auftreten sollte, muß man in der Lage sein, diesen korrekt abzuwickeln, so daß dann alle an Bord befindliche Personen sicher auf den Boden kommen. Unter den erdenklichen Notfällen wäre ein Feuer in der Fahrgastsektion der schlimmste. Dieser Fall wurde in Rahmen der Übung in der Sektion M durch künstlichen Nebel simuliert.

Die einzelnen Sektionen im Transrapid 08 sind durch Glastüren voneinander abtrennbar, welche nach Vorgaben aus der Luftfahrt 800 Grad Hitze 20 Minuten lang widerstehen müssen. Zur Evakuierung der Fahrgäste besteht somit im Ernstfall genügend Zeit.

Im Gegensatz zu der am 26.03. stattgefundenen Evakuierungsübung im Rahmen der Zulassung des Airbus A380, bei der zwar die geforderte Zeit eingehalten werden konnte, jedoch eine Testperson einen Beinbruch, andere Hautabschürfungen erlitten, kamen alle Teilnehmer unversehrt am Boden an.

Bei der geplanten Transrapidstrecke in München wird diese Form der Evakuierung im Gegensatz zu Shanghai nicht zum Tragen kommen, da der Transrapid dort im wesentlichen ebenerdig bzw. im Tunnel schwebt. Es werden jedoch Schulungen des Bordpersonals für entsprechende Evakuierungsabläufe stattfinden, die jährlich aufgefrischt werden müssen.

Am Tage der Evakuierungsübung war auch ein britisches Kamerateam in Lathen, um im Auftrag von Discovery Europe einen Beitrag aus der Reihe „Chris Barrie's Massive Speed“ über den Transrapid zu produzieren, u.a. mit Filmaufnahmen von der Einfahrt des Transrapid und Interviews.

Michael Dittmer

## **19. Internationale Maglev-Konferenz vom 13.-15.09. in Dresden**

Nach 1988 in Hamburg und 1995 in Bremen fand zum dritten Mal eine Maglev-Konferenz in Deutschland statt. Im Jahre des 800-jährigen Stadtjubiläums in Dresden wurde die Maglev 2006 zusammen mit der 6. Fachtagung Transrapid von der TU-Dresden unter der Leitung von Prof. Dr. Schach abgehalten. Die internationale Organisation lag in den Händen von Prof. Eisuke Masada (Tokyo University of Science) und Michael Witt (von Dornier Consult).

Unterstützung erhielt die Konferenz auch vom Verband der Deutschen Eisenbahningenieure VDEI, vertreten durch einen Informationsstand und einem Vortrag von dem Vorsitzenden des Arbeitskreises Magnetschwebbahn, Dr. Bernd Neumann. Von der GFM-eV waren - zumindest zeitweise - Robert Gellekum, Friedrich Wilhelm Merck und Michael Dittmer anwesend. Über 350 Fachleute aus 17 Ländern, hauptsächlich Deutschland, Japan, China, und den USA, fanden sich im neu gebauten Internationalen Congress Center ein.

In den Grußworten wies Prof. Masada auf den erfolgreichen Betrieb der Magnetbahnsysteme in Shanghai (Transrapid) und Nagoya (HSST, seit der Expo 2005) in den vergangenen zwei Jahren mit über 30 Million Fahrgästen hin. In seinen Augen ist die Magnetbahn das führende Transportsystem, welches die sozialen Erfordernisse des 21. Jahrhunderts erfüllt.

Staatssekretär Großmann wies auf die herausragende Bedeutung der Anwendung der Magnetbahntechnik in Deutschland hin. So erscheint die industriepolitische Wirkung der nationalen Anwendung als beachtlich. Die bereits auf der vergangenen Transrapid-Fachtagung von Prof. Baum vorgestellte Untersuchung kam inzwischen zu dem Ergebnis, daß für jeden investierten Euro ein Rücklauf von 2,50 € erwartet werden kann. Davon ist allein ein Euro der industriepolitische Nutzen. Bis dahin wurde von einem verkehrspolitisch bedingten Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,5 ausgegangen.

Staatssekretär Dr. Staupe wies auf hin, daß Sachsen im Schnittpunkt wesentlicher europäischer Wirtschafts- und Handelswege im 19. Jahrhundert Ausgangspunkt bedeutsamer verkehrstechnischer Ideen und deren Umsetzung – z.B. von Friedrich List - war. Heutzutage gibt es die Untersuchung des Paneuropäischen Korridors, in welchem auch der Einsatz der Magnetschwebetechnologie eine favorisierte Option ist und über die Prof. Fengler im weiteren Verlauf der Konferenz berichtete.

Der ehemalige Finanzminister Eichel wies auf die klaren Vorteile des Transrapid hin und nannte dabei die Transrapid-Technologie in einer nicht ganz unumstrittenen Formulierung als die „Technik nach der Rad-Schiene-Technik“. Sie hat in seinen Augen in Deutschland nur dort eine Chance, wo dringend neu gebaut werden muß. Er setzte sich vehement für den Bau der ersten Anwendungsstrecke in München ein.

Ministerialdirigent von Randow wies daraufhin, daß die Bundesregierung sich den verkehrlichen Anforderungen der europäischen Erweiterung stellen wird. Als ein Schwerpunkt sollen Verkehrsdrehscheiben für den Export, d.h. Seehäfen/Flughäfen mit performanten Zuläufen-Abläufen ausgestattet werden.

Commander Wu äußerte die Erwartung, daß die geplante Verlängerung der bestehenden Transrapid-Strecke nach Hangzhou die Regionen Hangzhou, Jiaying und Shanghai zu einer Stadt zusammenwachsen läßt und die Magnetschwebbahn auch als Hochgeschwindigkeits-Fernbahn betreiben läßt.

Im ersten Fachvortrag berichtete zunächst Mr. K Sawada von dem Stand der Entwicklung des Japanischen Maglev auf der Yamanashi-Teststrecke. Die Fahrzeuge sollen mit Hochtemperatur-Supraleiter-Magneten (HTS) ausgestattet werden. Eine Verlängerung der Teststrecke von derzeit 18,4 km auf 40 km ist geplant.

Ministerialdirigent Wellner berichtete über den aktuellen Stand des Projekts in München und „gar nicht so schlechten“ Umfrageergebnissen. Er ging auf die laufenden Verhandlungen zwischen Bund und Land Bayern ein und äußerte die Erwartung, daß der Bund aufgrund des zusätzlichen industriepolitischen Nutzens bereit sein wird, den Anteil an der Finanzierung der Magnetbahnstrecke zu erhöhen.

Dr. Keil berichtete aus Sicht der DB Magnetbahn über die Prognosen Fluggastzahlen am Münchner Flughafen, stellte Maßnahmen zum Lärm- und Vibrationsschutz vor und nannte den aktuellen Zeitplan. Demzufolge läuft von November bis Januar das nichtöffentliche Anhörungsverfahren, im Februar soll das Schlußdokument erstellt werden. Die Projektgenehmigungsentscheidung soll im Sommer/Herbst 2007 erfolgen.

Der Vizepräsident von Siemens Transportation Systems stellte Megatrends in der Stadt- und Demographie-Entwicklung vor und leitete daraus die Notwendigkeit ab, schnelle Verbindungen zu Flughäfen und urbanen Regionen mit Hilfe von Magnetbahnen zu schaffen.

Dr. Atzpodien von Thyssen Krupp berichtete über Anwendungsfelder für den Transrapid. Bei der Anbindung des Münchner Flughafens würde der Transrapid bei einem Start 2010 im Jahre 2040 über drei Mrd. Euro gegenüber einer Milliarde Euro Kosten erwirtschaftet haben. Er würde vor 2028 den Turnover erreichen. Dies gilt bei einer jährlichen Steigerung der Betriebskosten von 3%, einer jährlichen Lohnsteigerung von 1,5% und Bau der Strecke durch die öffentliche Hand. Unter den gleichen Bedingungen würde eine schnelle S-Bahn erst 2030 den Turnover erreichen und 10 Jahr später ein Defizit von 200 Mio Euro angehäuft haben.

Dr. Kerkloh von der Flughafen GmbH stellte Prognosen zur Verkehrsentwicklung um und auf dem Flughafen dar. Erwartet werden 2020 55,8 Millionen Fluggäste und 610 Flugzeugbewegungen. Auf der Autobahn A9 und A92 zwischen München und dem Flughafen werden bei 8-spurigem Ausbau 196000 bzw. 135000 verkehren und damit die normale Leistungsfähigkeit von 130000 Fahrzeugen pro Tag überschritten wird.

Herr König von der Swiss Rapide Express GmbH stellte das Projekt einer 135 km langen Magnetbahn-Verbindung zwischen Zürich und Bern mit Geschwindigkeiten bis 550 km/h im 3-Minuten-Takt vor. Die Reisezeit soll sich von 56 auf 20 Minuten verkürzen. Die Kosten werden auf 4,7 bis 5,7 Mrd. € geschätzt. Das Projekt soll durch ein Konsortium finanziert werden, zu welchem auch Forschungseinrichtungen und Investmentorganisationen gehören.

Dr. Allen James stellte das UK Ultraspeed Project vor. Bei diesem Projekt sollen im 10-Minuten-Takt bei Geschwindigkeiten bis 500 km/h alle britischen Großstädte und Flughäfen mit dem Transrapid verbunden werden. Der Inlandsflugverkehr soll weitgehend eingestellt werden. Einen Vergleich mit einer Rad-Schiene-Lösung brachte Mr. Allen auf den Punkt: „UK Ultraspeed: Does more - costs less“ und „TGV-style rail: Does less - costs more“.

Insgesamt deckten die 124 fünfzehnminütigen Vorträge (von 133 eingereichten Manuskripten) folgende Themen ab:

- Entwicklung, Projekte und Betriebserfahrungen
- Neue Ideen
- Fahrzeuge und Schweben, Führen
- Sicherheit und Betriebsleittechnik
- Antrieb, Linearmotor und Energieversorgung
- Fahrweg und Infrastruktur
- Ökonomie, Planung und Machbarkeitsstudien

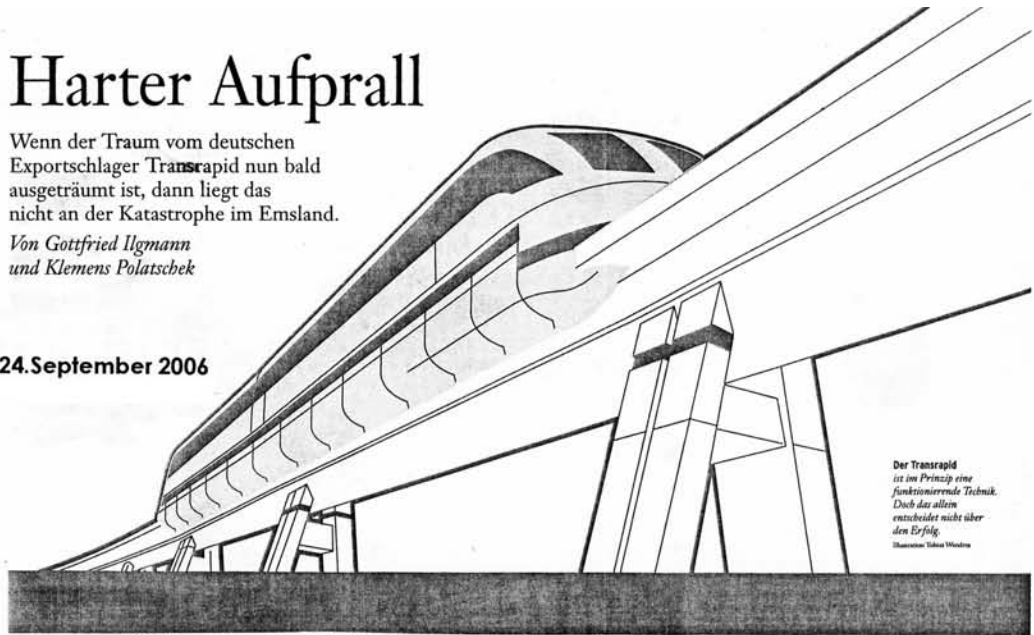
Michael Dittmer

# Harter Aufprall

Wenn der Traum vom deutschen Exportschlagern Transrapid nun bald ausgeträumt ist, dann liegt das nicht an der Katastrophe im Emsland.

Von *Gottfried Ilgmann*  
und *Klemens Polatschek*

FA Sontagszeitung 24. September 2006



Der Transrapid ist im Prinzip eine funktionierende Technik. Doch das allein entscheidet nicht über den Erfolg.  
Illustration: Tobias Wiedner

**H**ermann Kemper aus Osnabrück ärgerte sich in seiner Jugend über das Geratter der Eisenbahn. Als Ingenieur entwickelte er auf eigene Faust eine lautlose Alternative und erhielt dafür 1934 das Reichspatent Nr. 643316, eine „Schwebebahn mit äderlosem Fahrzeug, die an eisernen Fahrstienen mittels magnetischer Felder schwebend entlang geführt wird“. Die Bundesrepublik Deutschland verlieh Kemper 1972 ihren Verdienstorden. Der Transrapid, der seine Idee als Schnellbahn zu verwirklichen versprach, jagte la bereits als Versuchsträger für acht Passagiere im Autobahntempo über eine Teststrecke in München-Allach. Im Todesjahr Hermann Kemper, 1977, entschied sich der Bundesforschungsminister für diesen Weg zum Hochgeschwindigkeitsverkehr der Zukunft.

Die Magnetbahn. Ein Deutscher hat sie erfunden, die deutsche Industrie hat sie entwickelt, und der deutsche Staat hat sie bezahlt, mit rund 1,2 Milliarden Forschungs- und Entwicklungsubventionen. 1991 stellte die Bundesbahn offiziell die Einsatzreife des Systems fest. Gebaut wurde es in China – als Zubringer zum Flughafen in Schanghai über 30 Kilometer. Anfang 2004 nahm der Transrapid dort den Betrieb auf und beförderte seither fast sieben Millionen Passagiere mit 430 km/h zu Ticketpreisen von ein paar Euro.

Wenn der Transrapid jetzt nach all den langen Jahren stirbt und nie eine weitere Strecke in Betrieb gehen wird, dann wird das nicht an dem Waggonbrand am 11. August in Schanghai liegen, bei dem niemand zu Schaden kam. Und es wird auch nicht an der Katastrophe liegen, die vorgestern auf der Versuchsstrecke im Emsland 23 Menschen das Leben kostete. Was immer die genaue Untersuchung der Unglücksursachen ergeben wird, die Aussagen der Hersteller zum Transrapid und seiner hohen Sicherheit bleiben gültig. Die Formulierungen in ihren Glanzbroschüren hätten vielleicht nicht suggerieren sollen, einer Magnetbahn könne systembedingt überhaupt nie et-

was gefährlich werden – als sei sie den Regeln der Physik und menschlicher Schwächen entzogen.

Nein, die Zukunft wurde dem Transrapid schon vorher brüchig. Und falls er sie endgültig verliert, liegt es daran, daß er von einer Technik zu einem Symbol abgestiegen ist. Jenes Symbol, das so viele Politiker bis gestern an die Stelle von Tod und Zerstörung zog, das Symbol für technologische Leistungsfähigkeit Deutschlands.

Der Symbolwert ist ungeheuer: die einzige einsatzfähige Magnetschnellbahn der Welt! Heute bestellt, morgen gebaut, Unterschrift genügt. Niemand sonst hat so ein Angebot parat, auch die Ingenieure der japanischen Bahngesellschaft JR Central nicht, die in ihren futuristischen Testzügen, umhüllt von tiefstgeköhlten supraleitenden Magneten, schon ein Weltrekordtempo von 581 Kilometer pro Stunde fahren – und die selbst von Jahr zu Jahr auf eine stets ganz nahe Entscheidung ihrer Regierung warten, ihre Teststrecke zur offiziellen Magnetbahnachse Tokio-Osaka zu verlängern, zu offenbar realistisch geschätzten, aber utopischen Kosten von 67 Milliarden Euro.

Ungestört von solcher Konkurrenz, konnte also das deutsche Transrapid-Konsortium von Siemens und Thyssen-Krupp seine

Vertreter viele Jahre lang in aller Welt die Klinken putzen lassen. Die Anzahl der Gespräche und durchaus schon teuren Vorstudien ist Legion – für Strecken in Holland, quer durch Europa, von London nach Glasgow, in Amerika an der Ost- und an der Westküste, durch die Vereinigten Arabischen Emirate und dann die chinesischen Projekte über Schanghai hinaus. Es wurde viel gesprochen und manches geprüft, und doch endete es bislang jedesmal enttäuschend.

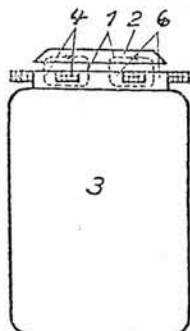
Die größte Kränkung: In Deutschland selbst ist keine der vielen vorgeschlagenen, durchgerechneten, vorgeplanten und umkämpften Transrapid-Strecken je in Bau gegangen. Auch die gebetsmühlenartigen Versicherungen des Herstellerkonsortiums, es brauche eine heimische Referenz für die weltweite Vermarktung, erzwangen nie eine positive Entscheidung. Doch dieses Problem sollte sich eigentlich behoben haben. Für einen internationalen Investor weist das Projekt in Schanghai die Betriebsfähigkeit in gleicher Weise nach wie jede beliebige deutsche Strecke.

Verständlich ist nur, daß sich die Sache nach so vielen Jahren zu spitzt, weil die Nerven nachlassen. So findet in München nun statt, was das Transrapid-Konsortium selbst „die letzte Chance“ der Technik in Deutschland nennt. Ab 2011 soll die Magnetbahn dort Hauptbahnhof und Flughafen über 37,4 Kilometer in zehn Minuten ohne Halt miteinander verbinden. Oberbürgermeister Christian Ude, seine Münchener SPD und viele Anrainere wehren sich gegen diese Pläne. Manche preisen als bessere Variante eine gewöhnliche Express-Bahn mit nur ein paar Stationen an; billiger wäre sie gewiß. Verkehrsplaner argumentieren, eine ICE-Anbindung brächte dem Flughafen für die Einbindung in sein Einzugsgebiet viel mehr. Diesen Herbst soll die Entscheidung fallen. Der Konsortialpartner Thyssen-Krupp stieß vergangenen Montag die Todesdrohung aus – man werde die Transrapid-Technologie aufgeben und an chinesische Lizenznehmer verkaufen, wenn das Mün-

chener Projekt nicht positiv entschieden werde.

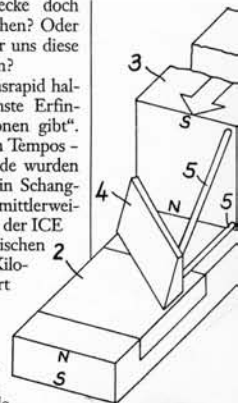
Den Deutschen waren alle Vorhaben zu teuer, so war jetzt in vielen Rückblicken zu lesen, die der Transrapid seit vorgestern in der Presse anhäuft. Aber die Kosten allein entscheiden ja nicht. Es gibt eine Unmenge von teureren Vorhaben, vom Schifffahrtskanal über ICE-Strecken und Autobahnen bis hin zur Beschaffung von U-Booten und Abfangjägern. Was also ist der Transrapid wert? Sind wir zu dumm, um die Magnetbahn über eine selbstgebaute Strecke doch zum Weiterfolg zu machen? Oder aber zu klug, als daß wir uns diese Technik ans Bein binden?

Die Kritiker des Transrapid halten ihn für „die schönste Erfindung, seit es Subventionen gibt“. Der Vorteil seines hohen Tempos – 501 Kilometer pro Stunde wurden auf der Betriebsstrecke in Schanghai schon erreicht – sei mittlerweile stark geschrumpft, wo der ICE dritter Generation zwischen Köln und Frankfurt 330 Kilometer pro Stunde fährt und der französische TGV in der nächsten Stufe Tempo 360 erreichen soll. Der Transrapid, so die Kritik, lasse sich kaum in das vorhandene Schienennetz integrieren und taue allenfalls als Nischenprodukt, etwa als Verbindung zweier Ballungsräume, zwischen denen es noch keine modernen Schienenwege gibt. Doch wo gibt es so etwas in Deutschland? Das Transrapid-Konsortium sieht hinter solchem Widerstand vor allem eine Art Bahnmafia, die ein eingespieltes System verteidigt mit all den lukrativen Industrieaufträgen, die daran hängen. Die Magnetbahn ist in diesem Bild der junge Revolutionär; da es ihm an Betriebserfahrung mangelt, muß er seine theoretischen Vorteile in den Vordergrund stellen. Die meisten von ihnen leiten sich davon ab, daß eine Magnetbahn ihren Fahrweg unterwegs nicht berührt. So entfällt etwa der Verschleiß bei Rad und Schiene, der vor allem dem schnellen Fernverkehr hohe Kosten beschert...



Reichspatent Nr. 643316 vom 11. August 1934.

In Abb. 1 erläutert Erfinder Hermann Kemper das Prinzip der Magnetschwebbahn.



Patent DE2546287: zum Abstreifen von Gegenständen auf der Magnet-Fahrbahn.

# Transrapid-Unglück im Emsland

## Tote und Verletzte / Tiefensee bricht China-Besuch ab

vL./enn. HANNOVER/PEKING, 22. September. Bei einem schweren Unfall der Magnetschwebebahn Transrapid auf der Teststrecke im Emsland sind am Freitag zahlreiche Personen getötet und etliche verletzt worden. Bis zum frühen Abend waren nach Angaben der Staatsanwaltschaft 15 Personen tot und mehrere Fahrgäste zum Teil schwer verletzt geborgen worden.

Der Transrapid stieß bei einer Versuchsfahrt mit 23 Besuchern sowie sechs Mitarbeitern bei einer Geschwindigkeit von 200 Stundenkilometern gegen 9.30 Uhr auf eine Arbeitsplattform. Da der Unfall einen Kilometer entfernt vom Versuchsbahnhof Lathen auf der 31,8 Kilometer langen Teststrecke geschah, hatte der Zug nicht seine Höchstgeschwindigkeit von 450 Stundenkilometern erreicht. Etwa 150 Rettungskräfte versuchten auch mehrere Stunden nach dem Unfall Verletzte aus dem zerstörten Waggon zu bergen.

Bundespräsident Köhler reagierte mit Bestürzung und Trauer auf das Unglück. „Meine Gedanken sind bei den Opfern und ihren Familien“, sagte er. Bundeskanzlerin Merkel und der niedersächsische Ministerpräsident Wulff begaben sich an den Unfallort. Bundesverkehrsminister Tiefensee brach „tief besorgt“ eine China-Reise ab und kehrte nach Deutschland zurück. Zur Zukunft des Projekts sagte Tiefensee, die Frage stelle sich im Moment nicht. Oberste Priorität habe die Bergung der Opfer. Vor dem Unfall hatte sich Tiefensee bei einem Treffen mit dem chinesischen Eisenbahnminister zuversichtlich über den Abschluß für zwei Transrapidprojekte geäußert.

Das Unglück ist der erste schwerere Unfall der Magnetschwebebahn. In Schanghai war auf der bisher einzigen kommerziellen Transrapid-Strecke am 11. August ein Waggon in Brand geraten, dabei gab es aber keine Verletzten. Im Emsland fuh-

ren seit 1984 schon 600 000 Menschen auf der Teststrecke nahe der niederländischen Grenze. Die Hersteller Thyssen, Krupp und Siemens bemühen sich seit Jahren, die Technologie der Magnetschwebebahn auf der ganzen Welt zu verkaufen. Im Umland von München ist das Anhörungsverfahren über den Bau einer 37 Kilometer langen Strecke eingeleitet, die den Hauptbahnhof München mit dem Flughafen in zehn Minuten Fahrtzeit verbinden soll.

Der Transrapid ähnelt äußerlich einem ICE, bewegt sich aber anders als der Zug nicht auf Rädern: Kurz vor dem Start heben starke Tragnagneten den Zug zehn Millimeter über den Fahrweg, Führungsmagneten halten die Waggons seitlich in der Spur. Der Einfall, Fahrzeuge mit Magneten zum Schweben zu bringen, stammt von dem Ingenieur Hermann Kemper, der sie 1935 zum Patent anmeldete, aber erst in den sechziger Jahren weiterentwickeln konnte. (Siehe Deutschland und die Welt.)

## Trauerfeier für die Transrapid-Opfer

vL. HANNOVER, 27. September. Bei einer ökumenischen Trauerfeier in der St.-Vitus-Kirche in Lathen haben am Mittwoch sechshundert Angehörige, Politiker und Bürger der 23 Todesopfer des Transrapid-Unglücks gedacht. Zu Beginn der Feier verlas der niedersächsische Ministerpräsident Wulff (CDU) die Namen der Op-

fer, die am Freitag bei dem Zusammenprall der Magnetschwebebahn mit einem Werkstattwagen ums Leben gekommen waren. Unter den Trauergästen waren auch Bundespräsident Köhler und Bundesverkehrsminister Tiefensee (SPD). Unterdessen ging die Debatte darüber weiter, ob bei der Transrapid-Teststrecke mit veralteter Sicherheitstechnik gearbeitet wurde. (Siehe Deutschland und die Welt.)

Frankfurter Allgemeine Zeitung  
28. September 2006, Nr. 226/39 D

Frankfurter Allgemeine Zeitung  
25. September 2006, Nr. 223/39

# Strengere Sicherheitsvorkehrungen nach dem Transrapid-Unglück

## Tiefensee: Keine voreiligen Schlüsse ziehen / Menschliches Versagen?

vL. LATHEN, 24. September. Bundesverkehrsminister Tiefensee (SPD) hat am Sonntag in Berlin mit Vertretern des Transrapid-Konsortiums und dem bayerischen Wirtschaftsminister Huber (CSU) über Folgen des Unfalls in Lathen beraten. Bei dem Unglück waren am Freitag 23 Personen umgekommen, zehn wurden teils schwer verletzt. Tiefensee sagte, noch offene Sicherheitsfragen sollten schnellstmöglich durch ein unabhängiges Gutachten geklärt werden. Man müsse nicht nur die Sicherheitsvorkehrungen überprüfen, sondern auch mögliche Folgen für die Technologie. Zu klären sei, ob das Sicherheitskonzept in Ordnung gewesen sei und ob die Betreiber sich optimal daran gehalten hätten. Huber sagte, das Gutachten solle in sechs bis acht Wochen vorliegen. Er wolle sich mit Tiefensee über das weitere Vorgehen bei dem Vorhaben abstimmen, in München eine Transrapid-Strecke vom Hauptbahnhof zum Flughafen zu bauen. In die-

ser Woche wollten die Beteiligten über die Finanzierung des Projektes beraten. Huber sagte, das Sicherheitskonzept für diese Strecke solle im Vergleich zur Teststrecke in Lathen erweitert werden und technisch ausgereifter sein.

Tiefensee hatte wie auch Bundeskanzlerin Merkel (CDU) und der niedersächsische Ministerpräsident Wulff (CDU) Lathen besucht. Auch der Chefplaner der bisher einzigen kommerziellen Transrapidstrecke in Schanghai, Wu, kam am Samstag zur Unfallstelle im Emsland.

Tiefensee warnte davor, aus dem Unglück voreilige Schlüsse auf die technische Zuverlässigkeit des Transrapid zu ziehen. Die Transrapid-Bahn kann ohne Bodenberührung mit einer Geschwindigkeit von mehr als 450 Kilometern in der Stunde gefahren werden. Auch Wulff sagte, es sei nicht sinnvoll, die Technologie selbst in Frage zu stellen. Die Staatsanwaltschaft Osnabrück vermutet menschliches Versa-

gen. Die beiden Mitarbeiter der Leitstelle, die unter Schock stehen, konnten bisher nicht vernommen werden. Die Leitstelle hätte die Probefahrt nicht freigeben dürfen, da sie über ein GPS-Ortungssystem, Funkverkehr und Sichtüberprüfung hätte feststellen müssen, daß der Werkstattwagen, der jeden Morgen die Hochbahn zur Säuberung und Kontrolle abfährt, noch auf der Trasse war. Staatsanwaltschaft und Polizei schlossen am Wochenende ihre Ermittlungen wegen fahrlässiger Tötung an der Unfallstelle vorläufig ab.

Wulff sagte Hilfe für die Angehörigen der Opfer des Eisenbahnunglücks zu. Am Mittwoch nehmen er und Tiefensee an einem ökumenischen Gedenkgottesdienst für die Opfer in Lathen teil. Papst Benedikt XVI. sprach den Hinterbliebenen der Opfer sein Beileid aus und dankte den etwa 400 Rettungskräften. (Siehe Deutschland und die Welt und Wirtschaft, Seite 11.)

Liebe TR-Freunde,

als Abonnent der WamS und klarer Befürworter des Transrapid, sah ich mich gezwungen, zu der Schlagzeile auf der Titelseite der WamS vom 24.09.06: "Wie konnte der Musterzug versagen?", wie folgt Stellung zu nehmen:

An die Redaktionsleitung. 26.09.06

Zu **WELT am SONNTAG**, v. 24.09.06, Titelseite.

Betreff: Ihre Schlagzeile, "Wie konnte der Musterzug versagen?"

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Ingenieur und überzeugter Befürworter des Transrapid, sowie als Mitglied der Fördergesellschaft GFM, war ich seit Jahren als WamS-Abonnent stets von der sachlichen Berichterstattung Ihrer Zeitung über den Transrapid beeindruckt.

Umso mehr hat mich Ihre "BILD-typische Schlagzeile" schockiert, die dem Leser suggeriert, daß der Transrapid als Vorzeigeprodukt deutscher Spitzentechnologie versagt hat!

Inzwischen kann es kaum noch einen Zweifel daran geben, daß es der Mensch war, der hier versagt hat und nicht der Zug, vergleichbar mit dem Flugzeugunglück über dem Bodensee, wo nicht ein Flugzeug, sondern eben ein Mensch, als Lotse, versagt hat!

Irreführende Schlagzeilen können die öffentliche Meinung, oft zu unrecht, sehr negativ beeinflussen! Bei der großen Auflage Ihrer als besonders seriös geltenden Zeitung muß man befürchten, daß viele Leser den Transrapid nun als Versager einschätzen.

Das konnte doch nicht Ihre Absicht sein?

Die seit 3 Jahren in Shanghai praxisbewährte und sehr zuverlässige deutsche Spitzentechnologie hat das nicht verdient!

Die unglückliche "Entgleisung" Ihres Redakteurs gegenüber dem Transrapid empfinde nicht nur ich als Unrecht gegenüber einem Quantensprung in der Bahntechnik.

Gegen menschliches Versagen ist auch die sicherste Technologie oft machtlos.

Ich würde mir wünschen, daß Sie diese unglückliche Schlagzeile nachträglich zurechtrücken und wieder zu Ihrer gewohnt sachlichen Leserinformation zurückzukehren.

Reißerische, realitätsverzerrende Schlagzeilen sollten Sie lieber den sensationshungrigen BILD-Reportern überlassen.

Mit freundlichen Grüßen, Helmut März, Beilstein

 **Messe Berlin**



**Der Transrapid ist:**

- *traumhaft*
- *revolutionär*
- *außergewöhnlich*
- *nützlich*
- *sicher*
- *rasant*
- *avantgardistisch*
- *pfeilschnell*
- *intelligent*
- *dynamisch*

(erfahren wir von Detlev Schubsky)

Tostedt, 12. November 2006

Fahrt des Lions-Club Harsefeld zur Transrapid Versuchsstrecke nach Lathen, Ihr Telefongespräch

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Anbetracht des jüngsten Ereignisses auf der Versuchsstrecke, das auch zwei von uns als Gesprächspartner hochgeschätzte Ingenieure das Leben kostete, bitte ich um Ihr Verständnis, wenn ich erst jetzt auf Ihren zwischenzeitlichen Telefonanruf zurückkomme.

Zu der o.g. Fahrt in Lathen kann ich zu diesem Zeitpunkt folgendes sagen:

- Nach übereinstimmender Meinung in unserer Gesellschaft ist damit zu rechnen, daß ab April 2007 wieder Testfahrten stattfinden werden und zwar mit dem für München vorgesehenen Folgemodell TR 09.

- diese Einschätzung wird durch gleichlautende Meldungen von FAZ und HA gestützt, die eine Aufstockung der Mittel für die Münchner Strecke seitens des Bundes und des Landes Bayern melden. Beiden Beteiligten ist offensichtlich klargeworden, daß nur durch die Einrichtung einer ersten nationalen, kommerziellen Linie der endgültige Ausverkauf dieser Zukunftstechnik, mit allen negativen Folgen und Erfahrungen für deutsche Arbeitsplätze und den Industriestandort Deutschland, verhindert werden kann.

- Ab wann dann allerdings wieder Besucherfahrten stattfinden ist augenblicklich schwer abzuschätzen. Da diese Mitfahrten sehr gefragt waren und auch wohl für die Betreibergesellschaft einen finanziellen und öffentlichkeitswirksamen Faktor darstellen, darf man wohl optimistisch sein, daß dieses alsbald geschieht.

Ich würde mich freuen wenn wir in dieser Sache im Gespräch bleiben und trotz aller Hindernisse diese unvergleichliche Technik weiteren Interessierten mit einer Fahrt zugänglich machen könnten. Bis dahin stehe ich für weitere Fragestellungen gern zur Verfügung.

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

## TRANSRAPID

### Testbetrieb läuft wieder

**LATHEN** – Nach dem verheerenden Transrapid-Unglück mit 23 Toten im emsländischen Lathen soll der Testbetrieb auf der Versuchsanlage wieder aufgenommen werden. Das kündigte die Betreibergesellschaft der Teststrecke an. Am Mittwoch war das letzte Wrackteil geborgen worden. Die neue Transrapid-Generation „TR 09“ soll vom Frühjahr 2007 an in Lathen getestet werden. (dpa)

**22 Norddeutsche Zeitung**

Freitag, 10. November 2006

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Mittwoch, 10. März 2004, Nr. 59 / Seite 25



„... und auch nur, wenn Sie Sternzeichen Stier sind und am 28. April zwischen 12<sup>00</sup> und 12<sup>05</sup> Geburtstag haben...“

Von Robert Gellekum, Mitglied im AK MSB:

Liebe Gleichgesinnte,

16. Dezember 2006

wie anlässlich der Maglev in Dresden mit Koll. Neumann und Lorenz besprochen, nehme ich die mir übertragene Aufgabe -siehe oben- gerne wahr.

Das Treffen mit dem vom Vorstand der Transnet, Norbert Hansen, beauftragten Kollegen findet am 19.10. 2006, 13:00 Uhr, in den Räumen des Bayerischen Wirtschaftsministerium statt.

Die bisherigen auch von mir auf anderer Ebene gestellten Anfragen an die Transnet hinsichtlich ihrer ablehnenden Meinung gegenüber dem Transrapid werden nun gebündelt auf dem vorgenannten Treffen behandelt.

Auch wenn die Situation nach dem Katastrophenfall auf der TVE in Lathen für das System Transrapid sich nicht geändert hat, steht nach wie vor im Raum: "Warum ist die Transnet gegen den Transrapid". Bekommen wir eine Antwort?

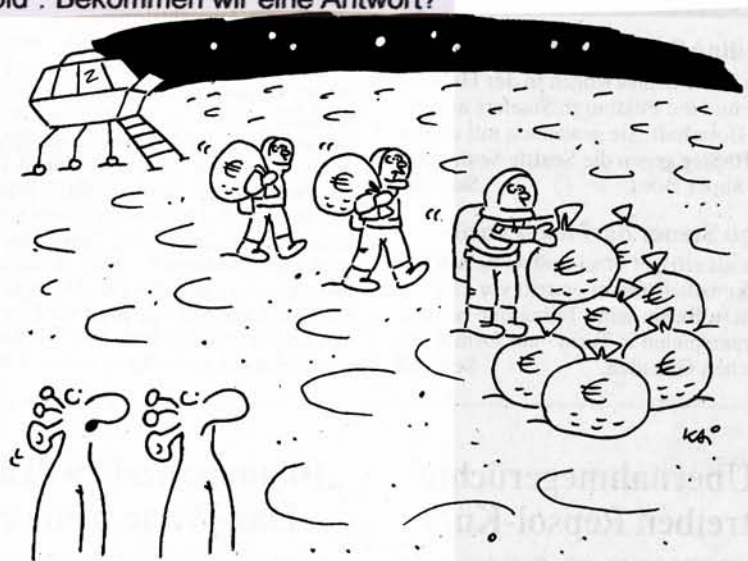
Mit besten Grüßen  
Robert (Gellekum)

Frankfurter Allgemeine Zeitung  
Dienstag, 7. Februar 2006, Nr. 32

Hamburger Abendblatt 13  
Freitag, 15. Dezember 2006

## Transrapid: Ausschuss will Unglück klären

HANNOVER – Zur politischen Aufklärung des Transrapid-Unglücks im Emsland mit 23 Toten kommt heute der Parlamentarische Untersuchungsausschuss des Niedersächsischen Landtags in Hannover zu seiner ersten Sitzung zusammen. Mit der Beweisaufnahme (Befragungen von Vertretern des Transrapid-Betreibers und von Bahn-Experten) werden die elf Mitglieder aber erst im Januar beginnen. Bei der ersten Sitzung soll der Göttinger CDU-Landtagsabgeordnete Harald Noack zum Vorsitzenden gewählt werden. Er sagte zum Zeitablauf: „Ich habe mir vorgenommen, dass wir das bis Ostern schaffen. Das wird mit großer Ernsthaftigkeit betrieben.“ Vom 9. Januar an wird der Ausschuss voraussichtlich zweimal in der Woche zusammenkommen, die Sitzungen sind öffentlich. (dpa)



„Keine Ahnung, was die Erdlinge da abliefern!“

Frankfurter Allgemeine Zeitung

## Mehdorns Rennstrecke 8. Januar 2007, Nr. 6

Mit Vergnügen habe ich „Die Patzer des Jahres“ (F.A.Z.-Feuilleton vom 30. Dezember) gelesen. Dem Bahndachschaden des Bahnchefs Mehdorn wären noch etliche Streiche hinzufügen. Fast unglaublich, aber wahr und tiefer als der Grand Canyon ist die Aushöhlung des Oberen Mittelrheintals (Weltkulturerbe). Mehdorn hat dieses Tal, eine alte Kulturlandschaft und eines der schönsten Täler der Welt, zur Rennstrecke für uralte Güterzüge erklärt. Hunderte täglich, allein 300 Stück pro Tag rechtsrheinisch, rasen hier durch und überziehen das Tal mit einem Lärmteppich, bei Tag und Nacht, an Sonn- und Feiertagen. Durch die überhöhte Geschwindigkeit werden Erschütterungen ausgelöst, die den Häusern irreparable Risse zufügen. Das Hotel- und Gaststättengewerbe stöhnt, die Bürgermeister finden kein Gehör, weil die Politiker im Bahnrat alles abnicken, was die DB zur Milderung des Problems vorgibt: Flüsterbremsen und Plastikwände auf Betonsockeln, die auf Schienenhöhe den Lärm noch reflektieren statt absorbie-

ren – alles nur Kosmetik und überteuert. Kritiker, die eine Reduzierung des Zugaufkommens fordern, haben keine Chance und prallen an Mehdorn ab wie an einem Rammbock.

Es scheint, als habe er bei unserer Regierung Narrenfreiheit. Millionen hat er in den überdimensionierten Berliner Bahnhof versenkt und dann noch das Dach ruiniert, Millionen in die kaum genutzte ICE-Strecke durch den Westerwald. Dafür wurden die leisen ICEs von der Rheinstrecke genommen – wie jeder hier annahm, mit Rücksicht auf das Weltkulturerbe. April, April! Mit unternehmerischer Weitsicht hätte diese Strecke für den lukrativen und enorm wachsenden Güterverkehr gebaut werden müssen, besonders da Mehdorn mit Güterzügen bis Moskau und Peking will. Der Frachtverkehr muss auf die Schiene. Das ist zwingend notwendig, weil umweltfreundlich. Aber es muss auch menschenfreundlich sein.

Hildegard Holl, Koblenz

## Zum Gedenken



Foto aus Stern 10/2006

Nun ist es also doch geschehen. Es ist geschehen, was nie hätte geschehen sollen, ja nie hätte geschehen dürfen, was keiner von uns sich hätte je vorstellen können. Und nun ist auf einmal nichts mehr wie es vorher war, denn

- da sind die von uns, die es nicht überlebten, die in einer einzigen, schicksalsträchtigen Sekunde in diesem, unserem TR 08 saßen, in dem wir alle so oft in fast kindlicher Freude mitgefahren waren, ohne den winzigsten Gedanken an irgendeine Gefahr. Sie sind gegangen und nach Sokrates wissen wir möglicherweise nicht, wer von uns das bessere Teil hat, sie, die gehen mußten oder wir, die wir einstweilen bleiben durften und Ihnen traurig nachschauen. Mögen sie ihrer Straße fröhlich ziehen.
- da sind die Ehefrauen, Mütter, Kinder, Freunde die allein zurückbleiben, auf Ehepartner, Söhne, Väter ab jetzt so gänzlich und so bitter verzichten müssen. Auch für sie ist nichts mehr so wie es war. Sie können zwar unseres Mitgefühls sicher sein, aber ganz begreifen werden wir Ihren Verlust wohl erst, wenn es auch uns unvermeidlich einmal selber trifft.
- da sind die Berufskollegen, die aus irgendeinem Grunde gerade dies eine Mal nicht an ihrer Seite waren, nicht mitfahren, ihre Arbeit in diesem Moment woanders taten. Auch für sie ist nichts mehr wie es war. In die gedämpfte Freude ihres Überlebens hinein wird sich immer wieder die Frage bohren, wieso nicht ich, was hätte ich tun können, eigentlich hatten wir doch etwas anderes vor, warum fiel mir nicht zur rechten Zeit das richtige auf?
- da sind auch wir, die wir ihren tastenden Weg ins neue, unbekannte Zeitalter zukünftiger Fortbewegung begleiteten, mit Bewunderung das von ihnen Erdachte hörten, ihr Handeln unterstützten so gut wir es eben konnten. Auch für uns wird es nicht mehr so sein wie vorher. Wir haben Wegbereiter, Kameraden auf dem Weg verloren. Sicher, es werden Neue kommen, den einmal vorgegebenen Weg zielstrebig weitergehen, aber sie, die Pioniere der ersten Stunde, die Ihr Leben gaben, werden uns dabei immer Maßstab und Richtschnur bleiben.

## Detlev Schubsky verstorben

„Mr. Transrapid“ ist tot. Er starb am 22.09.2006 bei der Havarie auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland [TVE]. Eineinhalb Wochen zuvor erzählte er mir in Dresden von einer außerplanmäßigen Fahrt, deren Betreuung er übernommen hatte. Der Besucherbetrieb in Lathen sollte eigentlich am Tage der Exkursion von Besuchern der internationalen Maglev-Konferenz nach Lathen enden. An Bord des Transrapid muß mindestens einer von den bei Besucherfahrten anwesenden Fahrtbegleitern eine sicherheitstechnische Unterweisung mit jährlicher Auffrischung des Wissens erfahren haben. Da für seine Kollegen mit dieser Qualifikation nach Ende der Saison die Urlaubszeit beginnen sollte, fiel die Wahl auf ihn.



Detlev Schubsky bekommt von Daniela Dittmer ein selbst gemaltes Bild überreicht

Detlev Jürgen Schubsky wurde am 19. Oktober 1953 in Seeheim/Jugenheim geboren. Schon als Kind, wird ihm nachgesagt, entwickelte er ein Faible für Autos. Aber nicht nur für den Individualverkehr, sondern auch für ein zukunftsträchtiges leistungsfähiges Massentransportmittel, wie dem Transrapid, konnte er sich begeistern.

Nach dem Abitur studierte er Soziologie und fing 1985 bei der Versuchs- und Planungsgesellschaft Magnetbahnsysteme mbH (MVP) in München an. Nach seinem Wechsel zur TVE in Lathen trat er 1999 mit der Organisation vom Besucherfahrten im Transrapid 08 die Nachfolge von Gerd Hugenberg an. Dessen Ziel war es gewesen, die Menschen an die Magnetschwebetechnologie heranzuführen. Hierzu organisierte er in der Funktion des Geschäftsführers der Emsland GmbH nach Genehmigung durch deren Vorstand einen ersten Besucherbetrieb in Lathen mit der Teilnahme an Versuchsfahrten im Transrapid 06 im Rahmen der Internationalen Verkehrsausstellung (IVA'88).

Beim Gedenkgottesdienst in der St.-Vitus-Kirche in Lathen am 27.09.2006 verlas Niedersachsens Ministerpräsident Christian Wulff seinen Namen zusammen mit denen von 22 weiteren Opfern der Havarie. Im Namen der GFM legte der Kassierer Horst Wieting einen Kranz in der Kirche nieder und nahm dort gemeinsam mit dem Vorstandsmitglied Bernd Otto Mütze sowie dem Vorsitzenden Friedrich Wilhelm Merck an der Gedenkfeier teil.

Detlev Schubsky hinterläßt eine Frau und eine 15-jährige Tochter. Mit ihm hat die deutsche Magnetschwebetechnologie einen engagierten Menschen verloren, der in Wort und Schrift gleichermaßen in einem hervorragenden Stil auf Befürworter wie Gegner und auf Technikinteressierte zugehen konnte. Es war sein Anliegen, diese Technologie im Land ihrer Erfindung zur Anwendung kommen zu lassen. Sein Wunsch wird uns Verpflichtung sein.

Michael Dittmer

*„Drei Witwen von Verstorbenen, die für den Transrapid gekämpft, gelebt, dort gearbeitet haben, haben uns eben gesagt, daß sie sagen, laß diese Technologie nicht wegen dieses Unfalls verdammen, sondern wir setzen auf diese Technologie – auch das gehört zur Wahrheit hier in Lathen, im Emsland, in Niedersachsen.*

*Auch das ist eine Botschaft und Mahnung der Toten, um die wir heute trauern - und diese Botschaft geht uns alle an.“*

(Zitat von Ministerpräsident Wulff während der Trauerrede am 27.09.2006 in Lathen)

Trauerfall Völkening, verstorben am 01.01.2007

Sehr geehrte Transrapid-Enthusiasten ,

vom plötzlichen Tod des Herrn Völkening am 01.01.2007 informierte mich seine Tochter mit der Bitte, diese traurige Mitteilung weiterzuleiten. Herr Dipl.-Ing. Völkening arbeitete im Bereich des spurgebundenen Verkehrs als Journalist. Sein Wirken in Wort und Bild überzeugte viele von uns Fachleuten und auch Politiker immer wieder.

Die von ihm anlässlich der MAGLEV in Dresden vor kurzem entwickelten Aktivitäten begeisterten die angereisten Ingenieure. Besonders sein fundiertes, menschlich freundlich geäußertes Sachverständnis fand großen Beifall. Wie er mir vor Weihnachten mitteilte, wolle er nun mit der Berichterstattung über den Transrapid beginnen.

Nun, die Erde dreht sich weiter und Menschen harren der Lösung von Problemen, jedoch Wilhelm Völkening wird uns fehlen. An der Trauerfeier in Schonungen, bei Schweinfurt, nahm ich teil. Der Tochter überreichte ich ein Kondolenzschreiben mit einem Bild vom im April auszuliefernden TR 09. (s.Anl.)

Man bat mich, einige Kondolenzworte zu sprechen. Mit dem Hinweis auf seine verschiedensten Publikationen, die Herrn Völkening uns mit seinen Berichten in Erinnerung bleiben lässt, würdigte ich sein Wirken für die spurgebundenen Verkehrssysteme.

Mit besten Grüßen Robert Gellekum (Schriftführer GFM)



in der Werkshalle der THYSSENKRUPP AG Kassel. Nach der furchtbaren Havarie des Transrapid 08 im Jahre 2006 und den bekannten Folgen sieht man hier den Transrapid 09 zu Weihnachten 2006 im Zustand der baldigen Fertigstellung. Im April 2007 geht der TR09 auf die Strecke und im TVE (Transrapid Versuchszentrum Emsland) Lathen wird er schweben. Wie bekannt, ohne Räder, auf einem Luftspalt von 10 mm.

BBT+V (Bundesbeauftragter Transrapid und Verkehr) der GRAUEN  
[RGellekum@t-online.de](mailto:RGellekum@t-online.de)  
Grußkarte.doc

GRAUE, BBT+V, TR09

Sehr geehrte Frau Völkening,  
den Transrapid wollte Ihr Vater vor Weihnachten, wie er mir mitteilte, in Publikationen würdigen. Doch nun stehen wir heute, am 05. Januar 2007, betrübt an seinem Grab, um von ihm Abschied zu nehmen. Nie werden wir seine Worte erfahren. Es bleiben uns jedoch seine Bilder und technisch wertvollen Aufsätze in bedeutenden Fachzeitschriften.

Mit diesem Trauergruß möchte ich Ihnen meine Betrübniß ausdrücken.

Robert Gellekum

Wünschen Sie weitere Informationen? Schreiben oder mailen Sie uns: DB Magnetbahn GmbH; Redaktion „10 Minuten“; Arnulfstraße 19; 80335 München; E-Mail: info@magnetbahn.de

1. Der Transrapid macht einen „Höllenschrei“



Kein Verkehrsmittel ist völlig lautlos. Fakt aber ist: Die Magnetbahn ist bei vergleichbarer Geschwindigkeit deutlich leiser als jedes andere Verkehrsmittel. Sie hat weder Motor noch Räder, Achsen und Getriebe, folglich auch keine Antriebsgeräusche. Was man hört, ist die Luftver-

drängung. Gesetzliche Grenzwerte werden auf jedem Streckenabschnitt eingehalten. Bei 250 km/h gehen die Vorbeifahrergeräusche meist völlig im innerstädtischen Umgebungsgeräusch unter. Selbst bei höherem Tempo sind die Geräusche immer noch erstaunlich gering.

2. Die Erschütterungen lassen Häuser erzittern

Messungen haben ergeben, dass die Schwingungen im Abstand von nur 25 Metern bei Tempo 250 an der Grenze der Fühlschwelle des Men-

schen liegen. Dort, wo eine Überschreitung des Grenzwertes möglich wäre, wird in den Fahrweg eine spezielle Dämpfung eingebaut.

3. Der Bau der Trasse ist ein gigantischer Eingriff in die Natur

Jede Baumaßnahme berührt die Natur. Mit engster Bündelung der Trasse an bestehende Straßen und Autobahnen wird die Belastung jedoch auf ein Minimum reduziert.

Mehr als die Hälfte der Strecke führt unmittelbar an der Autobahn entlang. Sensible Bereiche wie die Isar werden eng gebündelt und parallel zur Autobahn überquert.

4. Die „Stelzen“ verschandeln die Landschaft

84 Prozent der Münchner Trasse werden ebenerdig oder im Tunnel geführt. Sie wird nur dort aufgeständert, wo andere Verkehrswege überquert werden oder schützenswerte Flächen (Isarauen) möglichst wenig berührt werden sollen. Zwar ist

die Teststrecke im Emsland überwiegend aufgeständert, dies ist jedoch aus technischer Sicht nicht notwendig. Auch wenn immer wieder abgedruckte Bilder von der Teststrecke das Gegenteil suggerieren sollen.

5. Die Magnetbahn hat eine alte Technik



Der Transrapid ist die modernste Verkehrstechnologie. Die Idee einer elektromagnetischen Schwebebahn wurde zwar schon 1934 zum Patent angemeldet. Doch erst neue Entwicklungen in der

Elektronik erlaubten 1971 den Bau eines Personen tragenden Fahrzeugs. Jede Technik muss sich entwickeln, bevor sie ausgereift ist. So fährt im Emsland und im kommerziellen Betrieb in Shanghai derzeit die achte Transrapid-Generation.

6. Die Münchner Strecke ist für den Transrapid viel zu kurz

Der Transrapid ist das ideale Fahrzeug für die fast 40 Kilometer lange Strecke zum Flughafen. Nur weil er – ohne dass der Fahrgast es merkt – sehr schnell hohe Geschwindigkeiten erreicht und ebenso schnell

bremsen kann, schafft der Transrapid die Strecke in nur 10 Minuten! Kein anderes System ist dazu in der Lage. Die berührungslose Technik und das relativ geringe Gewicht machen diese Leistung erst möglich.

7. Der Transrapid ist „verkehrspolitischer Unsinn“

Die notwendige Kapazitätserhöhung aufgrund des wachsenden Verkehrsaufkommens zum Flughafen erfordert eine zusätzliche, leistungsfähige und attraktive Verbindung zwischen

dem Flughafen und dem Hauptbahnhof. Im Vergleich erzielt dabei die Magnetbahn mit nur zehn Minuten Fahrzeit den größten Verlagerungseffekt von der Straße auf die Schiene.

8. Tickets können sich nur Betuchte leisten

Der Fahrpreis muss und wird marktfähig sein. Ein Verkehrsgutachten (2004) empfiehlt einen Fahrpreis,

der für die Einzelfahrt aus heutiger Sicht etwa sechs Euro über dem aktuellen S-Bahn-Tarif liegt.

9. Das Magnetfeld des Transrapid ist gesundheitsschädlich

Die magnetische Feldstärke des Transrapid liegt nahe dem des natürlichen Erdmagnetfeldes. Jeder Haarfön oder Toaster ist von einem stärkeren Magnetfeld umge-



ben als der Fahrgastraum der Magnetbahn. Außerhalb des Fahrzeugs sind die Magnetfelder noch geringer.

10. Die Münchner haben nichts vom Transrapid

München profitiert von der schnellen Direktverbindung zwischen Hauptbahnhof und Flughafen: Sie entzerrt die Reisendenströme, ent-

lastet die S-Bahn und bringt Verkehr von der Straße auf die Bahn. Der Transrapid ist ein hoher Imagegewinn für den Hightech-Standort München.

**EuroRapid/Transrapid**

Großefehn, im Nov. 2006  
RT/H

***Zum Bericht in der OZ vom 26.10.2006 von Theo Gerken  
aus Südbrookmerland nehme ich wie folgt Stellung:***

Dem Bedarf von morgen Rechnung zu tragen, verlangt weitsichtiges Handeln heute.

Die Bundesrepublik Deutschland steht im Verkehrsbereich vor fast unvorstellbaren Herausforderungen – derzeit haben wir täglich mehr als 10.000 Flugbewegungen über unserem Land mit stark steigender Tendenz mit einem gigantischen CO<sub>2</sub> Ausstoß, der verantwortlich gemacht wird für unsere Klimaerwärmung in Mitteleuropa; der Luftverkehr am Münchner Flughafen von derzeit 27 Mio. Passagieren p.a. wird sich bis 2015 auf 54 Mio. Passagieren verdoppeln, also in weniger als 10 Jahren; eine entsprechende Entwicklung prognostizieren die übrigen überregionalen Flughäfen in der Bundesrepublik – wo soll das hinführen?; der Containerumschlag des Hamburger Hafens beispielsweise wächst von ca. 8 Mio. TEU in 2006 in 2015 auf über 18 Mio. Einheiten – der LKW Verkehr wird bis 2015 um 2/3 zunehmen (Deutschland ist ein Transit-Land), bisher sind jedoch alle Verkehrsprognosen zu gering ausgefallen.

Der Eurorapid ist die umweltfreundlichste Verkehrs-Alternative. Die Magnetbahntechnik auf langen Strecken soll dazu beitragen, die Schiene vom schnellen Personenverkehr zu entlasten, damit mehr Züge im Regional und Güterverkehr dem stark steigenden Verkehrsvolumen Rechnung tragen können. EURORAPID wird als notwendige Ergänzung der bestehenden Verkehrssysteme verstanden und wird es bei entsprechendem Netzausbau ermöglichen, auf innerdeutsche Flugverbindungen weitgehend verzichten zu können.

Die Verteilung auf die verschiedenen Verkehrssysteme ist in erster Linie eine Frage der Attraktivität und der Akzeptanz. Entscheidende Kriterien dafür sind Angebotsqualität, Preis und Umweltfreundlichkeit.

Es ist nur bedingt zutreffend, dass der ICE heute mit Rad-Schiene-Technik mit mehr als 300 Stundenkilometern auf gut ausgebauten Bahnstrecken fährt - von den zunehmenden Verspätungen bei der Deutschen Bahn AG wegen der unzureichenden Streckenunterhaltung des Schienennetzes spricht der Verfasser nicht, die Unpünktlichkeit bei der DB AG nimmt drastisch zu.

Der Transrapid kann ohne weiteres heute mit 500 km/h ohne nennenswerte Lärmentwicklung schweben und ohne nennenswerten Verschleiß an Tragbalken und Schwebefahrzeug – dies ist beim ICE nicht erreichbar – hoher Unterhaltungsaufwand an Fahrweg und Fahrzeug kennzeichnen das Rad-Schiene-System überall auf der Welt. Der Transrapid kann deutlich höhere Steigungen überwinden (10 % gegenüber max. 4 % der Schiene, benötigt daher in der Bundesrepublik keine Tunnel, und kann in deutlich engeren Kurvenradien „fahren“, d.h. schweben sowie Weichen mit höherer Geschwindigkeit durchfahren. Der Flächenbedarf für den Fahrweg ist deutlich geringer als beim ICE.

Aufgrund seiner besonderen Technologie – berührungsfreies Schweben – eröffnet der Transrapid eine neue Dimension der Hochgeschwindigkeit und des komfortablen Reisens. Damit kann er starke Verlagerungseffekte von anderen Verkehrsträgern wie Luftverkehr und Straße auf den gebundenen Verkehr auslösen.

Wie das in München Flughafen – Hauptbahnhof ab 2007 vor der Realisierung stehenden Magnetbahnprojekt veranschaulicht, entsprechend auch in Shanghai/China, kann der EURORAPID auch für kurze Entfernungen für Zwischenstopps eingesetzt werden und damit zur Entwicklung der verschiedenen Regionen beitragen – wie die DB AG ihre Haltepunkte für den ICE wählt, hat nichts zu tun mit künftigen Haltepunktmöglichkeiten für den Transrapid – auch Leer und Oldenburg sind denkbare Anknüpfungspunkte für den EURORAPID, da dieser eine deutlich bessere Anfahrgeschwindigkeit hat als ein ICE.

Mit meinem Engagement möchte ich unbedingt folgendes erreichen:

Bekanntlich ist das Bessere der Feind des Guten:

Die Ansicht, man komme mit dem Vorhandenen doch recht gut und weiterhin aus, hemmt neue Ideen und Innovationen sowie neue Denkkategorien.

Ich will mithelfen zu vermeiden, dass Fehler der Deutschen Industrie sich wiederholen, als sie den Bedarf nach FAX-Kommunikation nicht erkannte und die deutsche Telefax-Erfindung nicht weiter verfolgte – sie musste dadurch zwangsläufig den sich weiter entwickelnden lukrativen Markt anderen im Ausland überlassen – eine Riesenchance wurde vertan – wir zahlen heute für jedes FAX-Gerät Lizenzgebühren.

Die Bundesrepublik hat keine Bodenschätze, aber auf dem Weltmarkt verkaufsfähiges Know how, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass dieses im Land seiner Erfinder und Entwickler in vorführungsreife und verkaufsfähige Produkte „zum Anfassen“ umgesetzt wird.

Die Magnetbahntechnik geht auf die Erfindung von Hermann Kemper und sein grundlegendes Patent vom 14. August 1934 DRP 643 316 zurück. Heute ist die Magnetbahntechnik ausgereift und mehr als wettbewerbsfähig.

Da beim Transrapid ohne bewegte mechanische Komponenten keine energieverzehrende Reibung entsteht, verbraucht die Magnetschnellbahn dank ihrer berührungsfreien Technik bei gleicher Geschwindigkeit etwa 30% weniger Energie als der Hochgeschwindigkeitszug ICE – anders ausgedrückt: bei gleichem Energieeinsatz erbringt der EURORAPID eine um etwa ein Drittel höhere Leistung.

Noch günstiger ist das Verhältnis zum Straßen- und Luftverkehr. Bei gleicher Beförderungsleistung benötigt der Straßenverkehr 3,5-mal und der Kurzstrecken-Luftverkehr mehr als 4x soviel Energie wie die Magnetschnellbahn bei 400 km/h.

Kann und will sich Deutschland diese Energieverschwendung dauerhaft leisten, wo Energie von Jahr zu Jahr drastisch teurer wird – gerade in 2007 erhöht die Deutsche Bahn AG aus diesem Grunde die Fahrpreise um knapp 6%.

Packen wir es an, damit unsere gegenwärtigen und künftigen Generationen anspruchsvolle Arbeitsplätze dauerhaft erhalten - bereits vor einer Inbetriebnahme des Transrapid wird dieser starke Impulse für die nationale sowie die europäische Wirtschaft in den Nachbarländern, wie z.B. in den Niederlanden, während der Bauphase entwickeln und damit den Arbeitsmarkt nachhaltig positiv beeinflussen.

Jeder Kritiker soll und muss Gelegenheit nehmen, die Magnetbahntechnik durch Mitfahrt kennen zu lernen und sich dadurch einen eigenen Eindruck zu verschaffen.

Dies wird ab April/Mai 2007 wieder möglich sein mit dem TR 09, der von Thyssen-Krupp und Siemens fertig gestellt ist und auf seinen Einsatz in Lathen wartet.

gez. Rolf Trauernicht

## Auch mit 65 aktiv wie eh und je

**Eißendorf (gn).** Hans-Jürgen Rindfleisch ist zwar seit fast zwei Jahren Rentner – aber im Unruhestand. Der gebürtige Eißendorfer, der von 1958 bis 1961 eine Lehre als Industriekaufmann bei der Phoenix absolviert hatte, feiert heute seinen 65. Geburtstag. In den letzten Jahren seiner Berufstätigkeit führte er rund fünf Jahre lang das „Eiscafé Edelmann“ am Harburger Ring. 25 Jahre lang war er als selbstständiger Baustoff-Produzent aktiv.

Schon als Jugendlicher war das Geburtstagskind ein ebenso engagierter wie erfolgreicher Fußballspieler. 1960 erreichte er mit dem A-Jugend-Team des Harburger Turnerbunds den Hamburger Vizemeister-Titel. Das Finale gegen den HSV ging 1:5 verloren.

Fußball spielte er sowohl im Phoenix-Team (mit „Jan“ Bol und Jürgen Neudorf) als auch bei der Bundeswehr 1962/63. Dort wurde er bei der Flutkatastrophe im Februar 1962 eingesetzt und avancierte später zum Oberleutnant der Reserve.

Mit den Fußballern des FC Borussia Harburg schaffte Hans-Jürgen Rindfleisch im Jahr 1967 den Aufstieg in die damals höchste deutsche Amateurliga. Er spielte seinerzeit zusammen mit Manfred von Soosten, Manfred Kurfeld, Peter Gras, den Muhs-Brüdern, Peter Diedrichsen, Klaus Petersen und Herbert Meyer. Im Mai soll es eine Wiedersehensfeier mit den alten „Borussen“ geben. In den Jahren 1968 war Rindfleisch Trainer in Moorburg, Altenwerder, bei der HNT und beim VfL Maschen. 1978 gewann Rindfleisch mit der HSC-Senioren-Elf den Hamburger Pokal. 1963 hatte Rindfleisch Waltraut Wegener geheiratet. Aus dieser Ehe gingen die Töchter Kirsten, Nicole und Nadine hervor. Inzwischen ist er stolzer Opa von Claudio, Marco, Timo, Niklas und Antonia.

Seit kurzem ist Rindfleisch, der auch der Bezirksversammlung angehörte, CDU-Mitglied im Ortsverband Heimfeld und in der CDU-Senioren-Union. 2001 trug er die Kette der Marmstorfer Schützen. Außerdem ist er Gilde-Mitglied.



**H**ans-Jürgen Rindfleisch feiert heute mit seiner Familie in Eißendorf seinen 65. Geburtstag. Foto: ein

Hinzuzufügen wäre der Vollständigkeit halber, daß H.J. Rindfleisch sich während seines Berufslebens besonders um die Einführung des Qualitätsmanagements nach DIN EN 9001 in der Deutschen Bauindustrie verdient gemacht hat. Seine langjährige Mitarbeit in der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid, in der er einen Sitz im Vorstand wahrnimmt, erscheint da für ihn, der sich stets um Harburg und seine Zukunft als Hafen im Vorfeld Hamburgs engagiert hat, nur logisch.

HAN 21. Dezember 2006



Hochtechnik von gestern - mit den gleichen Widerständen wie heute

## 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 angereist 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)

## Anmerkungen zum Zeitgeist

Unsere Welt verändert sich, sagen die Wissenschaftler und die Politiker stimmen ihnen zu und halten das für schlecht, aber wieso das alles so ist weiß keiner so wirklich.

Allerdings unser Umweltminister, der weiß es ganz genau. Wenn er sich gehetzt von seiner Arbeit, wie nach einem eben vollzogenen Hürdensprint, atemlos zu einem seiner vielen Kurzinterviews stellt, teilt er uns mit, daß wir so nicht weiterleben dürfen, wegen unseres Kohlendioxids, unserer Ansprüche ganz allgemein und unserer Zukunft eben. Und er hat auch gleich die Lösung, wie es besser gehen kann. Weniger Auto und mehr Eisenbahn fahren, nicht so stark heizen, die Lampen immer schön ausschalten und bloß nicht zu oft mit dem Billigflieger in den Urlaub jetten. Dann könnten es die Windmühlen, von denen er begeistert spricht, schaffen. Eine solche Mühle kann ja 500 Haushalte versorgen, hören wir immer wieder. Daß aber 32 von ihnen unter Vollast für eine E-Lok aus dem Fuhrpark des Herrn Mehdorn nötig sind, sagt er nicht und bei Vollast schalten die ja ab weil sie sonst umfallen.

Da wir nun aber, seit wir verbotenerweise vom Baum der Erkenntnis genascht haben, uns nach der Geborgenheit des Paradieses zurücksehnen möchten wir ihm eigentlich folgen, damit die Gletscher nicht schmelzen, die Eisbären nicht sterben und die Südseeinseln nicht versinken. Nun wissen wir aber „Bublath sei Dank“, daß Kohlendioxid gar nicht so schlimm ist wie Methan und Wasserdampf und die werden vom Urwald und den Meeren in Massen ausgestoßen. Daß das Magnetfeld der Sonne mit seinen Einflüssen auf das Erdklima noch überhaupt nicht in seinen Auswirkungen auf unser Wetter erfaßt ist, sagt er auch nicht.

Und da fragen wir uns bei aller Liebe zur Natur, weiß der das denn nicht, paßt das nicht zu den Eckpunkten oder sollen wir das eigentlich gar nicht wissen, denn die Sendungen von Herrn Bublath kommen ja auch erst immer dann, wenn die werktätige Bevölkerung längst für den nächsten Werktag in Morpheus Armen regeneriert. Auch kommen uns Zweifel ob wir uns nicht doch überheben, wenn wir die Allmutter Natur zu manipulieren versuchen.

Ganz besonders aber fragen wir, ob wir wirklich unsere Zukunft auf den negativen Erfahrungen der Segelschiffszeit aufbauen sollen und warum so wenig für die Forschung neuer Energien getan wird, ja warum es sparsamere, fortschrittliche Konzepte wie Brennstoffzelle, Transrapid und Fusionstechnik, um nur einige zu nennen, hierzulande so schwer haben, zumindest bis zu dem Augenblick wo es die anderen uns vormachen wie beim Computer, beim Fax oder neuerdings der Gentechnik.

### Die Erde ist kein Treibhaus

Zum Artikel „Zersiedlung und Lärm beklagt“ (F.A.Z. vom 24. Februar): Es ist wie schon immer in der Menschheitsgeschichte – wenn man Irrlehren und Mythen nur häufig und lange genug unters Volk streut, dann werden sie zuerst geglaubt und schließlich zur Gewißheit. So zweifelt heute kein expertengläubiger Politiker mehr daran, daß die Erde ein „Treibhaus“ ist, das der Mensch „aufheizen“ könne. Während sich die „Klimaexperten“ über die Klimaforschung „goldene Nasen“ verdienen, greift die Politik die Katastrophenwarnungen gierig auf, um sich zum „Retter in der Not“ aufzuschwingen. Dank der modernen Kommunikationstechnik hat die Wahnsinnsidee, daß man die „Globaltemperatur“ konstant halten, ja den „Klimawandel“ stoppen könne, überall die Gehirne infiziert.

Das ändert aber nichts an der Tatsache, daß die Erde eben kein einem Gewächshaus vergleichbares „Treibhaus“ ist. Es ist die Natur selbst, die uns täglich die Nichtexistenz des „Treibhauseffekts“ beweist – im Tagesgang der bodennahen Lufttemperatur. Die nächtliche Abkühlung ist nur dadurch zu erklären, daß die permanent vom Boden abgegebene infrarote Wärmestrahlung ungehindert durch das „offene Strahlungsfenster“ ins Weltall entweichen kann. Wenn morgens die Abkühlung aufhört, dann nur deswegen, weil der Erdboden mehr Energie von der aufgehenden Sonne empfängt, als er seinerseits abgibt. Das Gebilde „Treibhaus“ ist nichts anderes als eine gigantische „Globalisierungsfalle“ zwecks Umverteilung von Macht und Geld.

Das Geld stammt vom Bürger, denn dieser finanziert den globalen Abfallhandel „Ökosteuern für Klimaschutz“ und glaubt dabei noch, ein gutes Werk zu tun. Wenn der Bürger aufgeklärt würde, daß alles nur ein riesiger Treibhausschwindel ist, dann müßten sich die „Klimaexperten“ warm anziehen.

Dr. Wolfgang Thüne, Oppenheim

Seite 52 / Freitag, 2. März 2001, Nr. 52

Frankfurter Allgemeine Zeitung



Frankfurter Allgemeine Zeitung

VI. Donnerstag, 5. Oktober 2006, Nr. 231 / Seite 23

Rasende Wut kann erleben, wer sich einer Katastrophenhysterie entzieht; wer nach Tschernobyl nicht wahrhaben mochte, daß Milch und Pilz, Frucht und Kraut verstrahlt und lebensgefährlich seien; wer ein Ozondebakel mit klarem Kopf und Kreislauf überstand. So ähnlich muß der Haß gewesen sein, der früher einem entgegenschlug, der die Göttlichkeit Christi oder die ewige Verdammnis leugnete.

Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)



Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

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

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

---

## Aufnahmeantrag

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

natürliche Person                       Gebietskörperschaft                       sonstiges Mitglied.

Name: ..... Straße: .....

PLZ Ort: ..... Geburtsdatum: ..... Beruf:.....

Telefon: ..... Telefax: ..... e-Mail:.....

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

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

– nach Rücksprache mit dem Vorstand der ermäßigte Beitrag von

10 € (Studenten, Auszubildende, Wehr- u. Zivildienstleistende, Ehe- und Lebenspartner, Rentner)

30 € (Familienbeitrag)     15 € (ermäßigter Familienbeitrag) –

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

soll abgebucht werden von meinem (unserem) Konto Nr. ....

BLZ: ..... Bank: .....

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

gleichzeitig auf einer nur Vereinsmitgliedern zugänglichen Internetseite erscheinen, ausgenommen

Vollst. Anschrift (sonst nur Ort)                       Telefon/-fax                       Geb.-Datum                       e-Mail

Datum: .....

Unterschrift: .....

---

Für Fensterbrief an dieser Linie falten

Den Aufnahmeantrag senden Sie bitte an

Herrn  
Friedrich Wilhelm Merck  
Schlesierweg 14

21217 Seevetal

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand