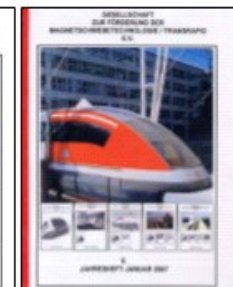
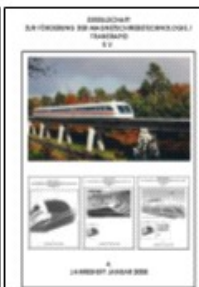
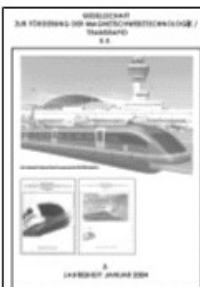
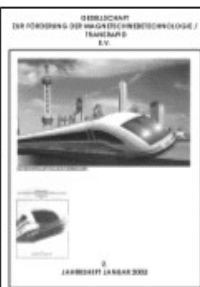


GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBETECHNOLOGIE / TRANSRAPID E.V.



7.
JAHRESHEFT JANUAR 2008

Inhaltsverzeichnis:

Geleitwort des 1. Vorsitzenden	Seite	2 - 3
Veranstaltungen:		
Hauptversammlung/Vorstandssitzungen/Protokolle	Seite	4 - 8
Rechenschaftsbericht	Seite	9 - 11
Vortrag: Lionsclub	Seite	12 - 15
Pressemitteilungen/Schriftverkehr	Seite	16 - 17
Befragung DB	Seite	18
Pressemitteilungen/Schriftverkehr	Seite	19 - 24
Berichte:		
Lathen TR 09	Seite	25 - 26
EU – Brüssel	Seite	27 - 30
Referat Transrapid	Seite	31 - 33
Pressemitteilungen/Schriftverkehr	Seite	34 - 41
Bericht: Bundeskongreß des VDEI	Seite	42 - 44
Pressemitteilungen/Schriftverkehr	Seite	45 - 53
Bericht: Fachtagung in Dresden	Seite	54 - 58
Pressemitteilungen/Schriftverkehr	Seite	59 - 63
Kontakte Bayern-pro-Rapid	Seite	64
Pressemitteilungen/Schriftverkehr	Seite	65 - 72
Würdigung	Seite	73
Jahreswunsch	Seite	74 - 75
Aufruf der IGM	Seite	76 - 77
Aufnahmeantrag der GFM	Seite	78
Nachtrag	Seite	79
Das Jahr im Bild	Seite	80

Werte Mitglieder, Sympathisanten und Leser, vor Ihnen liegt das 7. Jahreshaft der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid e.V. und es soll wie auch seine Vorgänger über unsere Arbeiten, unsere Erfolge und auch unsere unausbleiblichen Frustrationen auf dem Weg zur Durchsetzung des zeitgemäßen Verkehrsmittels informieren. Möglich wurde sein Erscheinen wiederum durch Ihrer aller Beteiligung auf die eine oder andere Art, sei es durch Informationsgespräche im Freundeskreis, Vorträge, Teilnahme an Veranstaltungen, Schulreferate u.S. Durch die Arbeit unseres unermüdlichen 1. Vorsitzenden Friedrich W. Merck und des ihn unterstützenden Vorstandes unserer Gesellschaft ist es aber auch gelungen, weitere Mitglieder und externe Multiplikatoren zu gewinnen, sowie Kontakte zu gleichgesinnten Interessenskreisen zu knüpfen. Nicht zu vergessen sei unser Kassenwart Horst Wieting und seine Leistung für einen geregelten Finanzstand der Gesellschaft. Zu danken ist auch denen die beim Sammeln, Ordnen und Formatieren all dieser Beiträge geholfen haben, unserem 2. Vorsitzenden Dipl.-Math. Michael Dittmer und Jörg Lindemann mit ihrer Internetarbeit und der CD-Erstellung, Dipl.-Ing. Friedrun A. Rumpel für Maildienst/Archiv und Beisitzer Dieter Schmidt für die Beteiligung bei Vervielfältigung, Heften, Binden und seiner Assistenz bei den immer wieder neuen Kabalen mit dem Versanddienstleister. Gegenüber Heft 6 haben wir eine Verbesserung vorgenommen, der gesamte Text des Jahreshaftes befindet sich nun auch auf der Begleit-CD, eine Erleichterung für notorische Bildschirmleser. Zur Weitergabe an Freunde und Interessierte stehen in einem begrenzten Maß Jahreshäfte ohne Mitgliederdaten auf Anforderung zur Verfügung. Im übrigen bleibt es in Abwandlung von Bernd O. Mützes Ansage dabei, „wir bringen das Ding zum Laufen und jeder weiß es“.

Titelbild: Transrapid Sektion I bei der Anfahrt in der Transrapid Versuchsanlage Emsland in Lathen, Aufnahme Dipl.-Math. M. Dittmer, Blattgestaltung Dipl.-Ing. Friedmar C. Rumpel

Impressum:

Herausgeber: Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid e.V.

Friedrich Wilhelm Merck, 21 217 Seevetal, Schlesierweg 14, 1, Vorsitzender

Verantwortlich i.S.d.P. Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel, 21 245 Tostedt, Am Toberbusch 19, Landkreis Harburg, Stellvertr. Vorsitzender



Einstieg in die Wirklichkeit

Von Friedrich Wilhelm Merck

Die „politischen Warteschleifen“ des Transrapid® in Deutschland nähern sich dem Ende.

Mit der Realisierungsvereinbarung vom 24. September 2007 und dem durch den Einsatz von GFM-Mitgliedern geleisteten Flankenschutz gilt die Münchener Magnetschnellbahn auf der Ebene der staatlichen Exekutive als beschlossene Sache. Mit dem Haushaltsbeschluß im November 2007 hat auch der Deutsche Bundestag dem Projekt per Haushaltsgesetz zugestimmt und die Hälfte der Baukosten laut Zielplanung bereitgestellt.

Die „Geburtswehen“ haben eingesetzt. Wochenlang wurden in München mit dem Oberbürgermeister an der Spitze Menschen gegen das Projekt mobilisiert. Doch dann gelang mit der Bewerbung Münchens für die Winterolympiade des Jahres 2018 der „Hatrick“: Der neugewählte Ministerpräsident des Freistaates Bayern und der Münchener Oberbürgermeister lagen sich in den Armen. Der Präsident des Deutschen Olympischen Sportbundes brachte es auf den Punkt, als er den Transrapid als „ein Highlight“ für die Bewerbung bezeichnete. Selbst den GRÜNEN scheint es langsam zu dämmern, daß der „Klimaschutz ohne Wenn und Aber“ nicht ohne die Magnetschnellbahn zu haben ist.

Dennoch – darauf hatte schon ein Jahr zuvor der Leiter der Abteilung Transeuropäische Netze [TEN] der Europäischen Kommission diskret hingewiesen: *Werbung tut not.*

In einer In-House Training Session in Brüssel bei der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission, Abteilung Transeuropäische Netze [TEN], war es am 14.06.2007 gelungen, den mit dem Einsatz der Magnetschnellbahntechnologie in einem intermodal integrierten Verkehrssystem verbundenen Quantensprung in der europäischen Entwicklung überzeugend vorzutragen – Thema: **„EURO RAPID® for Europe – Presentation of Traffic System and Technology“** [„**EURO RAPID®** für Europa – Präsentation von Verkehrssystem und Technologie“].

Nach der Hauptversammlung am 03.11.2007 liegt jetzt ein Arbeitsschwerpunkt bei der Einwerbung von Geldern für die notwendige Öffentlichkeitsarbeit.

GFM-Ziel ist dabei der Ausbau und die Optimierung des spurgeführten Verkehrs in seiner Gesamtheit – dies ist in Zukunft nicht nur aus Gründen des Klimaschutzes unverzichtbar, sondern auch eine Voraussetzung dafür, daß Bayern, Deutschland und Europa die Herausforderungen des globalen Wettbewerbs jetzt und in Zukunft meistern können. Das verkehrspolitische Konzept hierzu war bereits am 14.06.2007 in Brüssel vorgetragen worden.

Ein zunehmender Innovationsdruck ergibt sich aus den Anforderungen des Klimaschutzes und einem zeitgerechten Energieträger-Management im 21. Jahrhundert. Elektrische Energie ist umweltfreundlich erzeugbar und schadstofffrei im Verbrauch. Der spurgeführte Verkehr gestattet es, diese umwelt- und klimafreundliche Energie optimal einzusetzen, und ist damit heute an Zukunftsfähigkeit eine Klasse besser als der Straßenverkehr – ihm technologisch um Jahre voraus. Gegenüber dem Flugzeugverkehr erweist sich die Notwendigkeit des Einsatzes umwelt- und klimafreundlicher Energie gegenwärtig sogar als Ausschlußkriterium. Klimaschutz und Transrapid®-Technologie gehen damit Hand in Hand.

Das Feld oberhalb von 200 km/h Reise- und Transportgeschwindigkeit – der Bereich des Hochgeschwindigkeits-Personen- und -Expresverkehr – ist dabei das Einsatzfeld der Magnetschnellbahn. Vergleichsweise leise, materialschonend und energiesparend werden mit ihr Betriebsgeschwindigkeiten bis 550 km/h (auch 600 km/h bei räumlicher Trassentrennung vom Gegeverkehr sind bereits im Gespräch) und Reisegeschwindigkeiten oberhalb von 400 km/h im

Fernverkehr erreicht. An Wirtschaftlichkeit ist sie hier der Rad-Schiene-Technologie deutlich überlegen.

Am 18. Januar 2006 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.“

Jetzt, nachdem der Transrapid® in München auf die Bahn gebracht wurde, gilt es unmittelbar anschließend auch die Hamburger Strecke zu verwirklichen. Zwischen Berlin und Hamburg entsteht ein Engpaß auf der Schiene via Ludwigslust – Wittenberge; die Frachtanteile aus dem Hamburger Hafen in dieser Richtung weisen ein jährliches Wachstum in einer Größenordnung von 40 % auf. Die Magnetschnellbahn nimmt den Hochgeschwindigkeitsverkehr von der Strecke und schafft so freie Bahn für den Hochleistungs-Güterverkehr in Richtung Osten.

In nördlicher Richtung steht der Bau der Fehmarn-Belt-Querung bevor – was liegt da näher als die „Zwei-plus-zwei-plus-vier-Variante“ mit zwei Spuren für die „sturm feste“ Magnetschnellbahn, zwei Spuren für die konventionelle Eisenbahn und vier Fahrspuren für den Kraftfahrzeugverkehr ?

Das **EURO RAPID**®-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®-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 und 1934 patentiert, wurde die Magnetbahntechnologie in Deutschland bis zur Serienreife entwickelt. Mit dem Projekt München beginnt das **EURO RAPID**®/Transrapid®-System seinen Einsatz in der Wirklichkeit für Bayern, Deutschland und Europa – und darüberhinaus.

Allen ein gesegnetes frohes, glückliches, gesundes und erfolgreiches Jahr 2008 wünscht



(Friedrich Wilhelm Merck)
– Vorsitzender der GFM –

Vorstandssitzung am 17. März 2007

Behandelt wurde u.a.

- Präsentation in Brüssel, Themen, Teilnehmer, Zeitplan

Konstituierende Vorstandssitzung am 3. November 2007

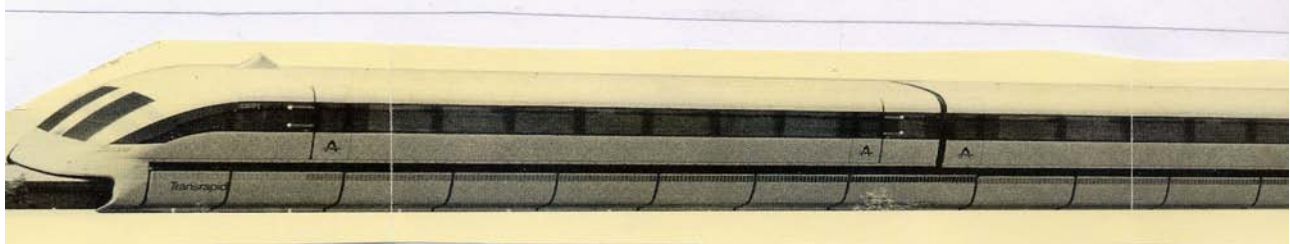
Behandelt wurde u.a.

- Für Messen und Veranstaltungen ist die Konzipierung eines Informationsstandes geplant. Es wird geklärt ob dies bereits zum Deutsch-Holländischen Tag Februar 2008 in Emden möglich ist.

Vorstandssitzung 3. November 2007

Behandelt wurde u.a.

- Protokolle und Kassenführung



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

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck * Schlesierweg 14 * 21217 Seevetal

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

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

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



Umweltbewußt in die Zukunft –

Wirtschaftlichkeit für Europa

Seevetal, den 12.10.2007

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 03. November 2007 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, Brandheide 09:49 Uhr, Rückfahrt mit Linie 4244 / 244 ab 16:19 Uhr, an Bf. Hamburg-Harburg 16.45 Uhr / Fahrplan umseitig, Fahrpreis: Tageskarte 5,10 € (Schönes Wochenende und Niedersachsenticket sind auch auf den Buslinien gültig.)

Der Tagungsort ist zu erreichen per HVV, Buslinie 244 / 4244 ab Bf. Hamburg-Harburg 09:18 Uhr, an Sottorf, Brandheide 09:49 Uhr, Rückfahrt mit Linie 4244 / 244 ab 16:19 Uhr, an Bf. Hamburg-Harburg 16.45 Uhr / Fahrplan umseitig, Fahrpreis: Tageskarte 5,10 € (Schönes Wochenende und Niedersachsenticket sind auch auf den Buslinien gültig.)

Die Versammlung beginnt um 11:00 Uhr und dürfte bis ca. 15:00 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
Themen: Vortrag in Brüssel, Sachstand München, TR-Fahrten in Lathen, Öffentlichkeitsarbeit, Magnetschnellbahn HH – B, Frankfurt – Hahn etc., China, VDEI-Tagung in Luidwigsburg pp.
3. Rechnungsbericht und Bericht der Kassenprüfer
4. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstandes
5. Wahl des Vorsitzenden und der Rechnungsprüfer
6. a) Magnetschnellbahnstrecken München, Berlin – Hamburg und Europa, Sachstand
b) Einnahme / Verwendung von GFM-Mitteln für Öffentlichkeitsarbeit etc. mit Beschlußfassung
c) Vorbereitung des 7. Jahresheftes der GFM mit Beschlußfassung, Etatbeschluß für 2008
7. Entscheidung über eingereichte Anträge
– Reichen Sie Ihre Anträge bitte schriftlich mit Begründung bis 24.10.2007 (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 –

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 !

Linienfahrplan



Bf. Harburg - Museum Kiekeberg



Appelbütteler Weg / Museum Kiekeberg - Bf. Buchholz (ZOB)

Haltestelle	sonnabends										
Bf. Harburg	ab	7:18	9:18	11:21	13:21	15:21	16:46	18:46	20:46	23:06	
Harburger Ring		7:21	9:21	11:24	13:24	15:24	16:49	18:49	20:49	23:09	
S Harburg Rathaus		7:23	9:23	11:26	13:26	15:26	16:51	18:51	20:51	23:11	
S Harburg Rathaus (Eißendorfer Straße)		7:25	9:25	11:28	13:28	15:28	16:53	18:53	20:53	23:13	
Knoopstraße/Bremer Straße		7:26	9:27	11:30	13:30	15:30	16:54	18:54	20:54	23:14	
Harmsstraße		7:27	9:28	11:31	13:31	15:31	16:55	18:55	20:55	23:15	
Marmstorfer Weg (Nord)		7:28	9:29	11:32	13:32	15:32	16:56	18:56	20:56	23:16	
Gottschalkring		7:29	9:31	11:34	13:34	15:34	16:57	18:57	20:57	23:17	
Eißendorfer Mühlenweg		7:30	9:32	11:35	13:35	15:35	16:58	18:58	20:58	23:18	
Neuer Friedhof		7:31	9:34	11:37	13:37	15:37	16:59	18:59	20:59	23:19	
Vogelhüttenberg		7:32	9:35	11:38	13:38	15:38	17:00	19:00	21:00	23:20	
Schafshagenberg		7:33	9:36	11:39	13:39	15:39	17:01	19:01	21:01	23:21	
Langenberg		7:34	9:37	11:40	13:40	15:40	17:02	19:02	21:02	23:22	
Appelbütteler Weg		7:35	9:38	11:41	13:41	15:41	17:03	19:03	21:03	23:23	
Vahrendorf, Appelbütteler Straße		7:37	9:40	11:43	13:43	15:43	17:05	19:05	21:05	23:25	
Vahrendorf, Ehestorfer Straße		7:38	9:42	11:45	13:45	15:45	17:06	19:06	21:06	23:26	
Vahrendorf, Kirchweg		9:43	11:46	13:46	15:46	17:07					
Museum Kiekeberg		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	23:26	
Sottorf, Spritzenhaus		7:40	9:48	11:51	13:51	15:51	17:12	19:07	21:07	23:27	
Sottorf, Brandheide	an	7:41	9:49	11:52	13:52	15:52	17:13	19:08	21:08	23:28	
Sottorf, Brandheide	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		
Gottschalkring		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	10:36	12:46	14:46	16:45	18:28	20:26		

Gültigkeit 08.10.2007 - 08.12.2007

Einladung zur Vorstandssitzung

Zu 10:00 Uhr am Tag und Ort der Hauptversammlung lade ich alle Vorstandsmitglieder zu einer Vorstandssitzung ein.

Die Rechnungsprüfer sind ebenfalls herzlich eingeladen.

Vorgesehene Tagesordnung:

1. Präsentation am 14.06.2007 bei der Generaldirektion Energie und Verkehr der EU-Kommission in Brüssel, Rechnungslegung lt. HV-Etatbeschuß
2. TR-Fachtagung in Dresden, Rechnungslegung zur Zahlung der der GFM berechneten – ermäßigten – Teilnehmerbeiträge für GFM-Mitglieder, Beschlußfassung
3. Verschiedenes

– Zwischen 10:00 Uhr und 11:00 Uhr findet auch die Rechnungsprüfung statt. –

Im Anschluß an die Hauptversammlung ist der neu gewählte Vorstand für die Zeit von 15:00 Uhr bis 16:00 Uhr dort zu einer Vorstandssitzung eingeladen.

Vorgeschlagene Tagesordnung:

1. Konstituierung des Vorstandes und Regularien
2. Strategien zu Forschung, Entwicklung und Öffentlichkeitsarbeit, Einwerbung von Mitteln
3. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Wilhelm Merck



03.11.2007

Protokoll der Hauptversammlung

Tag der Sitzung: Sonnabend, 03. November 2007

Ort der Sitzung: Hotel Cordes am Rosengarten, 21224 Rosengarten, Sottorfer Dorfstraße 2

Beginn laut Einladung: 11.00 Uhr

Hauptversammlung eröffnet: 12.05 Uhr

Anwesende siehe Anwesenheitsliste

TOP 1 *Begrüßung aller Versammlungsteilnehmer, Regularien, Jahresbericht des Vorstandes*

Die Hauptversammlung wurde ordnungsgemäß eingeladen und ist damit ohne Rücksicht auf die Zahl der Erschienenen beschlußfähig. Einwände hiergegen werden nicht erhoben.

Versammlungsleitung: Friedrich Wilhelm Merck, Dr. Wulf Rumpel (Abstimmung: 10/0/0)

Protokoll: Bernd Otto Mütze (Abstimmung: 9/0/1).

Der Rechenschaftsbericht liegt schriftlich vor und wird mündlich erläutert.

Beschluß:

Es wird im Rechenschaftsbericht nachgetragen:

31.05.2007 **Euro Rapid**-Kontakt mit Herrn Niedersächsischem Finanzminister Hartmut Möllring, Hinweis auf Berlin / Kostenplausibilität.

Es wird neu formuliert:

25.6.2007 Erörterung mit der Kreditanstalt für Wiederaufbau => durch **Euro Rapid**.

(Beides 10/0/0 einstimmig beschlossen).

Es wird gestrichen:

04.07.2007 letzter Satz. (10/0/0 einstimmig beschlossen).

Herr Herbert Nietzel fordert ein einfach zu lesendes Informationsblatt zum Verteilen; „Güterverkehr ist entscheidend“.

TOP 2 *Berichte aus den Tätigkeitsfeldern von Gesellschaft und Vorstand mit Aussprache*
Themen: Vortrag in Brüssel, Sachstand München, TR-Fahrten in Lathen, Öffentlichkeitsarbeit, Magnetschnellbahn HH – B, Frankfurt – Hahn etc., China, VDEI-Tagung in Luidwigsburg pp.

Keine Wortmeldung; die meisten Themen waren bereits unter TOP 1 angesprochen worden.

TOP 3 *Rechnungsbericht und Bericht der Kassenprüfer*

Der Kassenbericht wird von Herrn Horst Wieting mündlich vorgetragen.

Die Kassenprüfung erfolgte durch Herrn Ernst-Walter Haengen als Rechnungsprüfer. Geprüft wurde der Zeitraum vom 01.01.2006 bis zum 31.12.2006.

Prüfungsergebnis: Entlastung für 2006 wird empfohlen.

TOP 4 *Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstandes*

Beschluß:

Der Kassierer wird für das Rechnungsjahr 2006 finanziell entlastet. (9/0/ 1 Enth., entlastet).

Im übrigen wird der GFM-Vorstand für die Zeit bis 03.11.2007 entlastet. (8/0/ 2 Enthaltg.).

TOP 5 *Wahl des Vorsitzenden und der Rechnungsprüfer*

Herr Dr. Wulf Rumpel übernimmt die Tagungsleitung.

Wahl des Vorsitzenden:

Herr Friedrich Wilhelm Merck kandidiert.

Er wird einstimmig (10/0/0) gewählt.

Er nimmt die Wahl an.

Wahl der Rechnungsprüfer:

Herr Ernst Walter Haensgen wird vorgeschlagen und kandidiert. Herr Dr. Friedrich-Christian von Loeper wird ebenfalls vorgeschlagen; er ist nicht anwesend.

Beide werden (9/0/ 1 Enthaltung) zu Rechnungsprüfern gewählt.

Herr Ernst Walter Haensgen nimmt die Wahl an.

Die Annahmeerklärung Dr. von Loeper darf im Protokoll oder als Anlage dazu nachgetragen werden. (10/0/0 einstimmig beschlossen). Nachtrag: Herr Dr. von Loeper nimmt die Wahl an.

Herr Friedrich Wilhelm Merck übernimmt wieder die Tagungsleitung.

TOP 6 a) *Magnetschnellbahnstrecken München, Berlin – Hamburg und Europa, Sachstand*

Der Sachstand wurde bereits unter TOP 1 besprochen.

b) *Einnahme / Verwendung von GFM-Mitteln für Öffentlichkeitsarbeit etc. mit Beschlußfassung*

Beschluß: Spendenakquisition und Mitgliederwerbung sollen verstärkt werden. Es soll hierzu ein einfach zu lesendes Informationsblatt erstellt werden.

(10/0/0 einstimmig beschlossen).

Pause: 14:36 Uhr – 15:03 Uhr

c) *Vorbereitung des 7. Jahresheftes der GFM mit Beschlußfassung, Etatbeschluß für 2008*

Herr Christian Kaiser empfiehlt, eine CD-Version des Jahresheftes zu erstellen.

Beschluß: Die GFM gibt das Heft Nr. 7 heraus. Redaktionsschluß ist 16.12.2007, 16:00 Uhr MEZ. Zusätzlich wird eine elektronische Version des Jahresheftes erstellt. Der Etat beträgt 500 € .

(10/0/0 einstimmig beschlossen).

Herr Rumpel benötigt zum Versand die aktuelle Mitgliederliste, Herr Kaiser weitere E-Mail-Adressen zum Versenden.

Etat 2008: Der GFM-Vorstand wird bevollmächtigt, nur im Rahmen der verfügbaren Mittel zu wirtschaften.

TOP 7 *Entscheidung über eingereichte Anträge*

a) **Antrag Dr. Johannes Klühspies**

Die Versammlung möge beschließen:

Die kommenden Monate werden über die Zukunftsperspektiven der deutschen Magnetbahntechnologie abschließend entscheiden. Es ist daher wichtig, die Meinungsbildung der Bevölkerung durch konstruktive, sachorientierte und engagierte Hinweise zu fördern. Dies verlangt ein Bündeln der verstreut agierenden Kräfte.

Die Mitglieder der GFM beschließen daher, sich unter anderem aktiv am "Magnetbahnforum" durch Teilnahme an der Diskussion (Forum) und insbesondere durch Hinweise auf relevante deutsche und weltweite Entwicklungen verstärkt zu beteiligen. Dies vor dem Hintergrund, daß es deutschlandweit und weltweit wohl kein Forum mit vergleichbar guter Akzeptanz und vergleichbar hohem Bekanntheitsgrad gibt.

Antrag a) wird an den Vorstand überwiesen.

(7/0/0 einstimmig beschlossen).

b) **Erster Antrag Michael Dittmer:**

Die Versammlung möge beschließen:

"Der Vorstand wird aufgefordert, bei dem Betreiber der Versuchsanlage sich dafür einzusetzen, daß eine telefonische Nachfrage eines Besucherprogramms und ggf. auch Voranmeldung für Besucherfahrten ermöglicht wird".

(9/0/0 einstimmig beschlossen / angenommen).

Begründung (Michael Dittmer):

Vor der Havarie auf der TVE gab es eine solche Möglichkeit über eine 0180er-Nummer. Dann wurde ein Ansagetext mit melancholischer Stimme auf dieser Nummer geschaltet, die auf Hinwirken von Robert Gellekum abgeschaltet wurde. Damit war unter dieser Nummer aber auch kein Anschluß mehr vorhanden.

Es sollte zur Akzeptanzsteigerung des TR, gerade in Bayern, zumindest ein optimistischer Ansagetext formuliert werden. der den Interessenten eine positive Perspektive auf den Besucherbetrieb im kommenden Jahr bietet. Besser wäre noch die Entgegennahme von Interessenbekundungen einzelner Bürger und Gruppen an einer Mitfahrt.

c) Zweiter Antrag Michael Dittmer:

Die Versammlung möge beschließen:

Der Vorstand wird aufgefordert, das Angebot unseres Mitgliedes Tichy Casni zu nutzen, das Spiel des Wissens kostenfrei zu mieten, mit der Möglichkeit Fragen und Antworten zum Transrapid zu formulieren, um die Notwendigkeit der Einführung eines europaweiten TR-Netzes aus unserer Sicht zu argumentieren. Die Erarbeitung der Fragen und Antworten wird vom Vorstand durchgeführt."

Antrag c) wird an den Vorstand überwiesen. Die Klärung soll noch in diesem Jahr auf der nächsten Vorstandssitzung nach dem 04.11.2007 erfolgen – notfalls im schriftlichen Umlaufverfahren bis 31.12.2007.
(10/0/0 einstimmig beschlossen).

Begründung (Michael Dittmer) und Erläuterungen usw.: hier nicht protokolliert.

TOP 8 *Sonstiges*

Keine Wortmeldung.

Ende der Hauptversammlung: 15.35 Uhr (MESZ)

Für das Protokoll:

(Friedrich Wilhelm Merck)

(Dr. Wulf Rumpel)

(Bernd Otto Mütze)

Vorsitzender Stellvertretender Vorsitzender Vorstandsmitglied

Vorstandssitzung am 15. Dezember 2007

Behandelt wurde u.a.

- Stand der EoroRapid/ Transrapid Projekte, Aktivitäten und Berichte.
- Entwurfsvorschlag für einen geänderten Ansagetext in Lathen, Telefon : 01 805/224 546
„Herzlich willkommen bei der Transrapid Versuchsanlage Emsland in Lathen. Unser Besucherzentrum wird voraussichtlich im Frühjahr 2008 wieder eröffnet. Der Transrapid TR 09, der auch in München schweben soll, ist bereits bei uns eingetroffen. Wir erwarten, nach Erteilung der erforderlichen Genehmigung, die Besucherfahrten im Frühjahr wieder aufzunehmen.

Der Antrag auf Genehmigung wurde von der IABG in der 47. Kalenderwoche 2007 eingereicht. Der Ansagetext soll in Absprache der beteiligten GFM. Vorstandsmitglieder der IABG zur Ansage in Lathen übermittelt werden.

- Kontaktaufnahme zum Transrapid-Freundeskreis München. Der Freundeskreis Transrapid München ist ein Bereich des Verkehrsvereins Mobil in München e.V. Michael Haberland ist 1. Vorsitzender des Vereins Mobil in München e.V., Ralf Baumeister stellvertretender Vorsitzender, beide sind Sprecher des Freundeskreises.

Postanschrift Postfach 2026 – D 81 320 München

Telefon : 049/8 978 078 514

E-Mail Info@freundeskreis-transrapid.de



Rechenschaftsbericht über die Arbeit des Vorstandes der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. vom 16.12.2006 bis 03.11.2007

Seit der Hauptversammlung am 16.12.2006 werden Fortschritte zur Verwirklichung des ersten deutschen Magnetschnellbahnprojektes sichtbar.

Erst am 01.12.2006 hatte das **EORO RAPID**-Team dem Münchener Magnetbahnprojektes Flughafen – Hauptbahnhof durch Bereitstellung einer Finanzierungsmöglichkeit einen gesicherten Weg zur Weiterführung gebahnt – die nachfolgende DB-Aufsichtsratssitzung konnte daraufhin die weitere Durchführung des Projekts bestätigen.

- 05.01.2007 In der Russischen Föderation besteht Interesse an einer Magnetschnellbahnverbindung Moskau – St. Petersburg.
- 12.01.2007 Im Berliner Hotel Ambassador werden Möglichkeiten zur Verwirklichung der Relationen Kaliningrad (Königsberg) / St. Petersburg – Moskau erörtert.
- 16.01.2007 Erörterungen zur Betreiberfunktion für Magnetschnellbahnstrecken werden vertieft.
- 22.01.2007 Besprechung mit der Hafenbahn Hamburg: Die Hafenbahn kann einen Sektor Transrapid-Betrieb aufbauen, wenn der Auftrag dazu von Senatsebene erteilt wird.
- 24.01.2007 ThyssenKrupp bekräftigt die Lieferbereitschaft. Absprachen zu den Strecken München – Flughafen und Berlin – Hamburg werden getroffen.
- 29.01.2007 Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [BMVBS] zur geplanten Präsentation „**EORO RAPID** für Europa – Präsentation von Verkehrssystem und Technologie“ im Hause der Generaldirektion Energie und Verkehr, Abteilung Transeuropäische Netze, der Europäischen Kommission.
- 08.02.2007 Besprechung im Finnischen Generalkonsulat Hamburg: Transeurasische Magnetschnellbahnverbindung, Hafenlogistik.
- 09.02.2007 Besuch bei der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt [PTB] in Braunschweig – dort wird eines der Gutachten zur TR-Havarie am 22.09.2006 in Lathen verfasst.
- 17.03.2007 Die Vorbereitungen zur geplanten Präsentation in Brüssel werden auf einer GFM-Vorstandssitzung abgestimmt und gebündelt. Zur weiteren Vorbereitung sind nachfolgend informelle Treffen vorgesehen. Zu den einzelnen Tagesordnungspunkten wird auf das Protokoll verwiesen.
- 05.04.2007 Auf einem informellen Treffen werden Internet-Darstellung und Internet-Auftritt erörtert; die Unternehmensgestaltung der geplanten Betreibergesellschaft wird dort ebenfalls vertieft.
- 16.04.2007 Auf einem weiteren Treffen wird die Präsentation in Brüssel geprobt; der **EORO RAPID**-Modul Baustoffproduktion und -qualitätssicherung wird gegründet.
- 17.04.2007 Fragen der Corporate Identity und Außengestaltung / **EORO RAPID**-Modul Baustoffproduktion und -qualitätssicherung werden im Vorfeld der Brüsseler Präsentation erörtert; Fortsetzung und Erweiterung erfolgen am 18.04.2007 und 19.04.2007.
- 07.05.2007 Besprechung mit dem Präsidenten der IHK Lüneburg in Volkstorf bei Lüneburg.
- 18.05.2007 Besuch bei Herrn Michael Fischer, Fischer-Art, Leipzig und weitere Treffen im Vorfeld sowie zur Vorbereitung der EU-Präsentation. Herr Fischer erstellt ein Transrapid-Gemälde für die Präsentation.
- 30.05.2007 Die Reihenfolge der für Brüssel vorbereiteten Vorträge wird abgesprochen.
- 07.06.2007 Besprechung mit Herrn Jürgen Fenske, Sprecher der Geschäftsführung der S-Bahn Hamburg GmbH (DB); es werden Themen zur intermodalen Abstimmung etc. erörtert. Für Fragen, welche die Magnetschnellbahn selbst betreffen, ist die DB Magnetbahn GmbH zuständig.
- 12.06.2007 Mit dem Landrat des Landkreises Stade findet ein Abstimmungsgespräch statt.
- 14.06.2007 In-House Training Session in Brüssel bei der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission, Abteilung Transeuropäische Netze [TEN]: Sie hatte das Thema: “**EORO RAPID** for Europe - Presentation of Traffic System and Technology”. Dort gelang es, den mit dem Einsatz der Magnetschnellbahntechnologie in einem intermodal integrierten

Verkehrssystem verbundenen Quantensprung in der europäischen Entwicklung überzeugend vorzutragen.

Die Präsentation wurde zugleich per Video-Konferenzschaltung nach Luxemburg etc. übertragen. Die Unterlagen zur Vorbereitung waren bereits am 08. und 11. Juni 2007 elektronisch nach Brüssel übermittelt worden.

Damit in Deutschland und Europa jeder leistungsfähige Mensch von dem Ertrag seiner Arbeit seinen Lebensunterhalt bestreiten kann, ist es notwendig, daß im globalen Wettbewerb der leistungsgerechte wirtschaftliche Ertrag zunächst erzielt wird und dann den Menschen zufließt.

Erste Voraussetzung dafür ist, daß Menschen, Firmen, Management und Märkte, Kapital und Arbeit in Deutschland und Europa auch physisch zusammenfinden.

Deutschland steht mit 80 Millionen Menschen im globalen Wettbewerb, die Europäische Union mit 480 Millionen – wenn wir die Einwohnerzahl der Russischen Föderation vom 145 Millionen und diejenige der Vereinigten Staaten von Nordamerika von 270 Millionen hinzuzählen, erhalten wir als Summe 910 Millionen gegenüber etwa 2,5 Milliarden Menschen allein aus Indien plus China. Schon angesichts dieses Zahlenverhältnisses wird die Magnetschnellbahn zum entscheidenden Faktor für Wohlstand und Beschäftigung in Deutschland und Europa.

„Eine Stadt ist eine Stunde“ (Le Corbusier): So wachsen nicht nur Berlin und Hamburg mit 44 Minuten Reisezeit von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof (50 Minuten mit Zwischenhalt Schwerin) zu einer Metropolregion zusammen.

Der für den Marktzugang durch das Unternehmensmanagement wichtige Drei-Stunden-Radius wächst im **EORO RAPID**[®]-Fernverkehr auf 1.200 km. Ein Arbeitnehmer, der im Osten Deutschlands (etwa in Schwerin) wohnt und in Berlin oder in Westdeutschland (etwa in Hamburg) arbeitet, braucht seinen Wohnort nicht zu wechseln: 400 km bedeuten eine Stunde bis zum Arbeitsplatz. Der Osten wird nicht weiter entvölkert.

Schon der Bau der Magnetschnellbahn schafft und sichert Arbeitsplätze – eine sechsstellige Zahl bereits mit der Verbindung Berlin – Hamburg; wir rechnen mit mehr als neun Millionen Arbeitsplätzen durch das europäische Magnetschnellbahn-HGV-Netz.

Die Brüsseler Präsentation wurde eingeleitet und moderiert durch Herrn Edgar Thielmann, Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission.

Zur thematischen Einführung referierte Herr Dr.-Ing. Wulf Rumpel, Stellv. Vorsitzender der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V., kurz über die Entwicklung des spurgeführten Verkehrs von dessen Anfängen bis zur Magnetschnellbahn.

Herr Lothar Albrecht, Elektromaschinenbauermeister und Geschäftsführer der aus 20 Firmen des Elektromaschinenbauerhandwerks mit annähernd 500 Mitarbeitern bestehenden FaG-**ema** Verkehrs- und Systemtechnik GmbH & Co. KG, setzte sodann Akzente zur Antriebstechnik des Transrapid[®].

Herr Friedrich Wilhelm Merck präsentierte mit 42 **EORO RAPID**[®]-PowerPoint-Bildern die europäische Symphonie des völkerverbindenden Magnetschnellbahn-Verkehrssystems in seiner zukunftsweisenden technologischen Leistungsfähigkeit und seiner vielfältigen logistischen, wirtschaftlichen und ökologischen Intermodalität, Synergie und Dynamik.

Nach den Vorträgen wurden noch verbliebene Fragen des Auditoriums kurz und stichhaltig beantwortet.

Ausgehend von seinem Ursprung, der Erfindung Hermann Kempers, wurde im Ergebnis das zukünftige europäische Verkehrssystem optimaler Leistungsfähigkeit mit Vorlauf in München und Erstprojekt Berlin – Hamburg **einschließlich Finanzierung** auf europäischer Ebene vorgestellt. Auch die mit dem Bau einer festen Fehmarn-Belt-Querung ermöglichte Magnetschnellbahnverbindung zwischen Norddeutschland und Skandinavien wurde einbezogen.

Für die Unterstützung dieser Präsentation hatte die GFM insgesamt 500 € im Rahmen des Satzungszweckes „Ausbau der Beziehungen und Verbindungen sowie die Pflege der Kontakte im öffentlichen Leben“ an Etatmitteln zur Verfügung gestellt.

25.06.2007 Die **EORO RAPID**-Gesellschaften erörtern mit der Kreditanstalt für Wiederaufbau [KfW] in den Räumen der Handelskammer Hamburg den Finanzierungs-Strukturaufbau für Magnetschnellbahnprojekte.

- 04.07.2007 Herr Fischer hat zum Besuch seiner Ausstellung mit Schriftsteller-Lesung im Thomas-Dehler-Haus Berlin eingeladen. Dabei kam es zu einem Gedankenaustausch.
- 26.07.2007 Bei einer Besprechung mit Herrn Dr. Voscherau wird eine Strategie zur Belebung der Magnetbahnplanungen mit dem SPD-Bundesvorsitzenden entwickelt.
- 27.07.2007 Zur Förderung der Magnetschnellbahnverbindung über die geplante Fehmarn-Belt-Querung findet eine Besprechung mit dem schleswig-holsteinischen Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr in Kiel statt.
- 30.07.2007 In Neuhoft findet eine technische Besprechung zur Hafenlogistik für Container statt. In ihrem Verlauf wird ein optimiertes Fuhrsystem zur Containerverladung skizziert.
- 02.08.2007 Mit Herrn Schües, Präses a.D. der Handelskammer Hamburg, wird eine Magnetbahnverbindung über die Fehmarn-Belt-Querung erörtert. Hierzu sei baldmöglichst ein Besuch des **EURO RAPID**-Teams in Kopenhagen erforderlich. In Kopenhagen möchte man zunächst den Grundsatzbeschluss des Folketing abwarten, durch den der Bau der Fehmarn-Belt-Querung grundsätzlich bestätigt wird.
- 15.08.2007 Der Bau des Münchener Projekts ist auf Bundes- und Landesebene grundsätzlich geklärt.
- 24.08.2007 Bei einem Treffen in Berlin wird der Sachstand und der Umfang der auf die Elektrogewerke zukommenden Arbeiten besprochen.
- 22.09.2007 Am Rande des Gedenkgottesdienstes zum Jahrestag der Transrapid-Havarie in Lathen finden Gespräche mit dem niedersächsischen Ministerpräsidenten, dem niedersächsischen Verkehrsminister und mit der IABG statt. Es kommt zu weiteren Absprachen.
- 25.09.2007 Transrapid München – Projektvertrag wird unterzeichnet.
- 27.09.2007 Zahlreiche GFM-Mitglieder treffen sich auf der Transrapid-Fachtagung in Dresden. Fünf Mitglieder wurden unmittelbar von der GFM als Teilnehmer angemeldet. Sie haben die für die GFM als Mitbegründerin der Fachtagungen geltenden ermäßigten Teilnehmerentgelte der GFM gespendet.
- 01.10.2008 Dem Bundesfinanzministerium wird auf Anforderung ein Finanzierungsangebot für das Münchener Magnetbahnprojekt pp. in mehreren Punkten zugeleitet.
- 08.10.2007 Am Rande der Transrapid-Sicherheitskonferenz in Hannover kommt es zu zahlreichen Begegnungen mit Teilnehmern aus Fachministerien auf Bundes- und Länderebene sowie von Hersteller- und Betreiberseite.
- 19.10.2007 In einem Telefonat mit dem Bauamt der Landeshauptstadt München wird die dortige Lage im Vorfeld der geplanten Transrapid-Gegendemonstration erörtert.
- 24.10.2007 Mit Herrn Pirschel, Behörde für Wirtschaft und Arbeit der Freien und Hansestadt Hamburg [BWA], wird der konzeptionelle Sachstand zur Magnetschnellbahn Berlin – Hamburg telefonisch erörtert.
- 25.10.2007 In einer Konferenz im Hause des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr werden Aspekte zur TR-Havarie am 22.09.2006 und Hintergrundfragen zum Sachstand sowie zu wiederholten Verzögerungen und Absetzungen der Magnetschnellbahnprojekte in der Vergangenheit erörtert.
- 8.10.2007 Auf Einladung von INFRANEU, China Gate Berlin, wird dort die Entwicklung des spurgeführten Verkehrs in China offen und zielgerichtet erörtert, ebenso mögliche transeurasische Verbindungen, auch unter Einschluß der Mongolei.
- 02.11.2007 Anruf aus Fernost: Es geht in Deutschland viel zu langsam voran. Wichtig ist, daß das **EURO RAPID**-Team seine Unabhängigkeit bewahrt.

Gegeben zu Rosengarten am 03.11.2007

Friedrich Wilhelm Merck

– GFM-Vorsitzender –

Sehr geehrte Damen und Herren,
ich darf mich Ihnen vorstellen: Mein Name ist Wulf Rumpel.

Ihr Herr Präsident war so freundlich mich heute zu Ihnen einzuladen und ich bin dankbar, daß Sie Zeit und Interesse gefunden haben, mit mir ein Thema zu erörtern, welches erst einmal auf den Weg gebracht, viele der uns heute bewegenden Fragen, für nicht abzuschätzende Zeit beantworten wird. Ich denke dabei vor allem an wertschöpfende Arbeitsplätze, Normführerschaft im Hochgeschwindigkeitsverkehr und Sicherung des Wissens- und Industriestandortes Deutschland. Ja ich bin der festen Überzeugung, wir sind es als Land in der Mitte Europas genaugenommen schuldig, in Zeiten von Informationstechnik und Globalisierung auch das Zusammenkommen von Menschen und Ideen zu ermöglichen und nach unseren besten Kräften zu fördern.

Lassen Sie mich einfürend ein paar Worte zu Geschwindigkeit an sich sagen. Wer sie beherrscht hat Vorteile für sich und seine Vorhaben in Politik, Wirtschaft und Privatbereich. Geschwindigkeit fasziniert uns Menschen von jeher, jeder von uns möchte doch schnell, vielleicht schneller, wenn nicht sogar der schnellste sein.

Die Entwicklung die ich hiermit skizzieren möchte beginnt eigentlich in dem Augenblick, wo sich ein Mensch auf ein Pferd setzte, seine eigenen Möglichkeiten überwand und mit einem PS dahinflug. Von dem kaum bekannten indogermanischen Volk der Hethiter, ihre Hauptstadt Hatusha wurde von deutschen Archäologen in der Zentraltürkei entdeckt, wissen wir, daß sie mit ihren Kampfswagen die zahlenmäßig überlegenen Armeen des weitaus bekannteren Ramses an den Rand einer Niederlage brachten, wegen ihrer größeren Beweglichkeit und Schnelligkeit.

Weitere Steigerungen, 4 oder sogar sechsspännig zu fahren, stießen an Grenzen, die ich als Fahrwegsgegebenheit beschreiben möchte. Also bauten die Römer ihre berühmten, strategisch angelegten und wohlüberlegt gegründeten Straßen, die eine zeitgerechte Verwaltung, des in seiner Blütezeit den gesamten Mittelmeerraum umfassenden Staatswesens, überhaupt erst möglich machten. Wir wissen, daß noch heute viele unserer Bundesstraßen auf deren historischen Trassen liegen.

Die Wikinger schoben ihre Kielboote auf Rollhölzern 24 Kilometer von Haithabu zur Treene über Land und ersparten sich so mehrere Tage Fahrt ums Kap Skagen. Die mit gestampften Lehmlagen befestigte Trasse machte diese Vereinfachung erst möglich und ist noch heute im Gelände erkennbar.

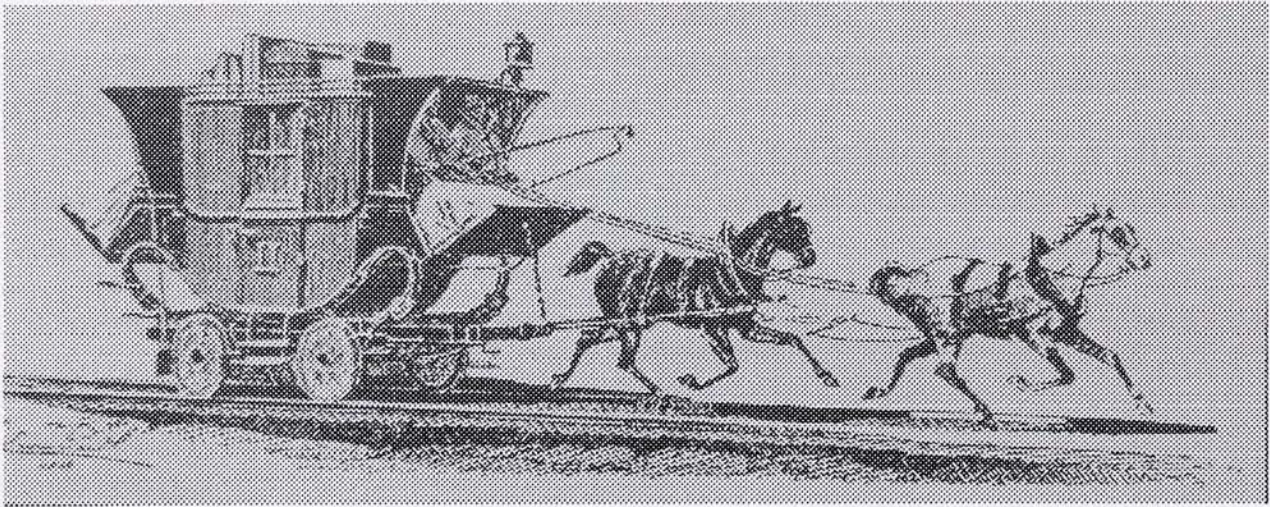
Die Familie Turn und Taxis erwarb mit ihren Straßen und Postverbindungen das Monopol. Daß Goethe für seine berühmte Italienreise trotzdem mehrere Wochen brauchte, war auch Anlaß zur Suche nach weiterer Steigerung von Reisegeschwindigkeiten.

So weit wir wissen, waren es schlesische Bergleute die erstmals ihre Grubenwagen von der holperigen Stollensohle auf zweigleisige Holzbohlenlagen hoben und deren Entgleisen mit einem dazwischen geführten Spurnagel verhinderten. Mit der Erfindung des Spurkranzes, sowie der Urform des Stahlschienenprofils war das bis heute gültige Rad/Schiensystem komplett und wurde in England ab 1767 kommerziell eingesetzt.

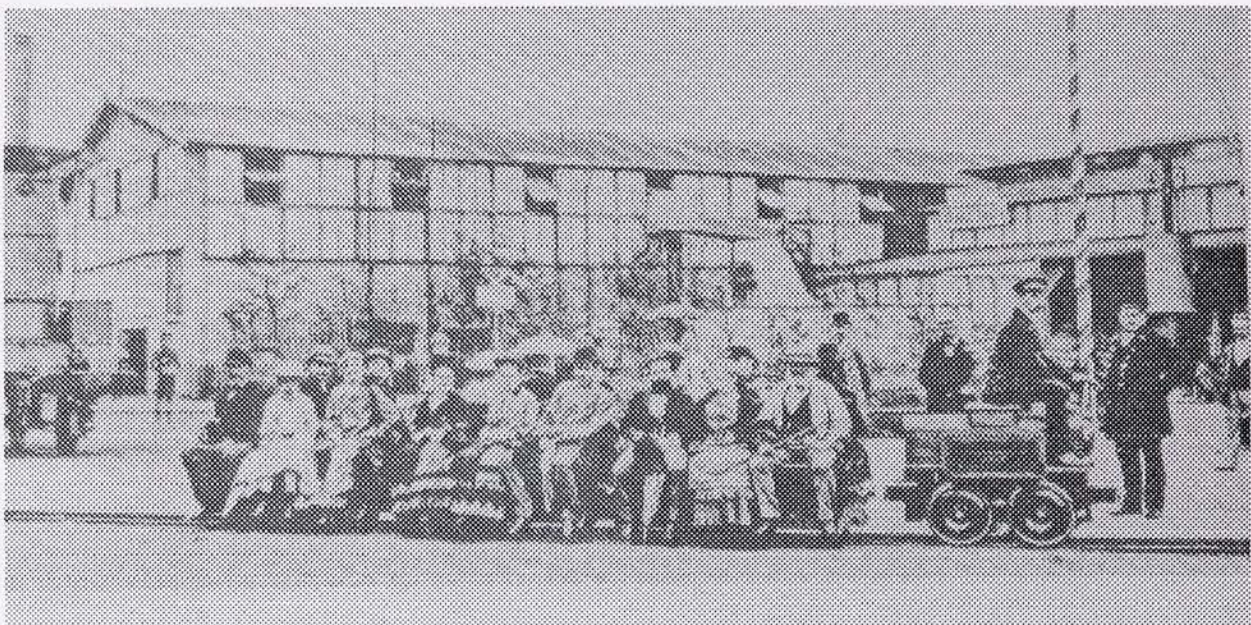
Danach 1835 dann auch durch Stevenson in Deutschland bei der Strecke Nürnberg/Fürth. Mit Einführung des nun glatteren Stahlfahrwegs reduzierte sich die überflüssig gewordene Pflasterung auf ein Schotterbett. Ich entsinne mich allerdings an eine Straße in der Nähe Bremervördes in deren Pflasterung noch 1950 Stahlfahrschienen zum komfortableren Befahren lagen.

Man darf nun mit Sicherheit annehmen, daß dies alles auch damals schon gegen größte Widerstände ins Werk gesetzt werden mußte. Postkutschenbauer, etablierte

Transportunternehmer und die Berufsorganisation der Postillione dürften alle ihnen zur Verfügung stehenden Hebel angesetzt haben, um das neue Verkehrsmittel aufzuhalten. Zwar führte die Ludwigsbahn nur über 6 Kilometer, aber sie wurde doch der Ausgangspunkt für ein deutsches, umfassendes Verkehrsnetz, welches sich in den Stadtzentren als Pferdebahn etablierte.



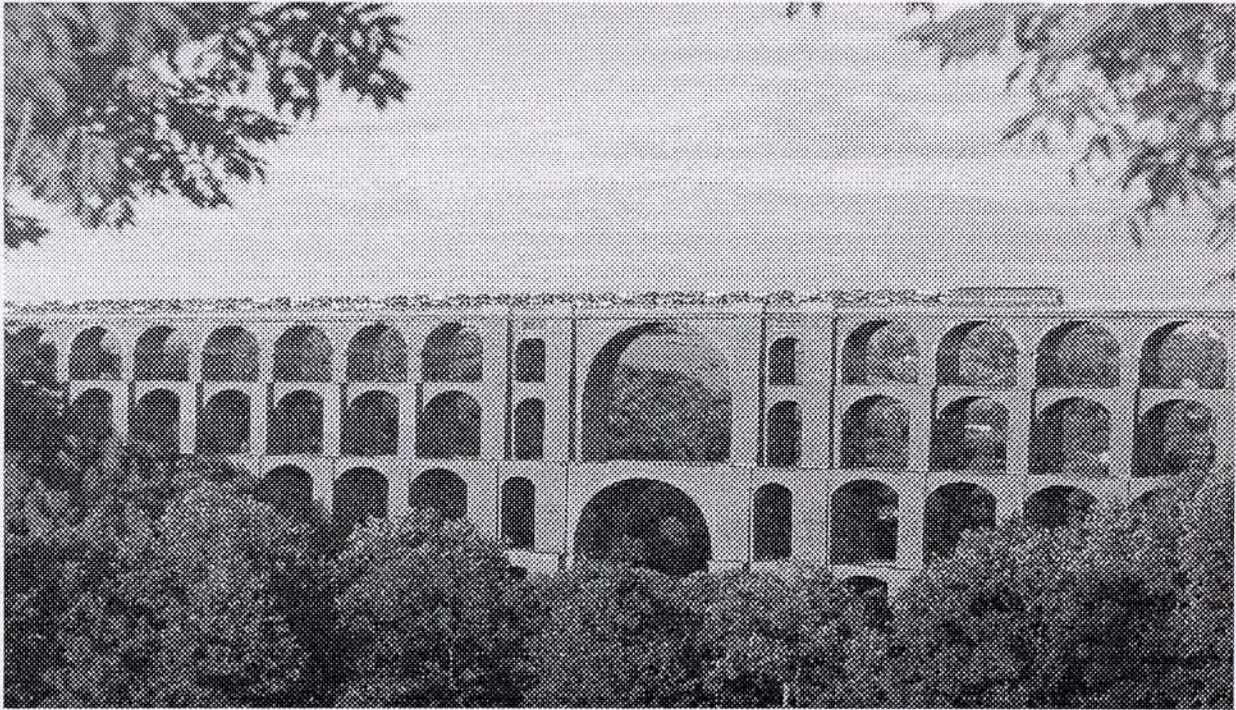
Mit der Erfindung der elektrisch betriebenen Lokomotive 1879 durch Werner v. Siemens war der Erfolgsweg des neuen Verkehrsmittels trotz aller Unkenrufe endgültig eingeschlagen.



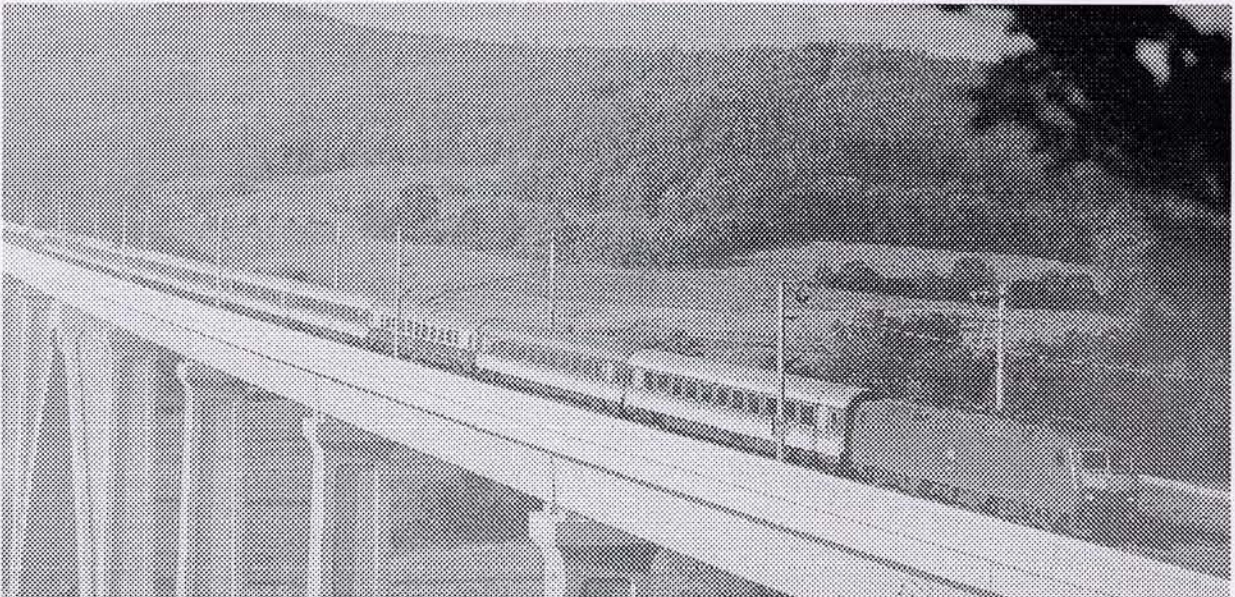
War der Adler noch mit für gesundheitsgefährlich geltenden 30 Km/h unterwegs gewesen, so wurde die Geschwindigkeit und damit die Attraktivität dieser Fortbewegungsart immer weiter gesteigert. Sie sehen eine Schnellzuglokomotive in Vollverkleidung, der Achsfolge 2/C/2 von Borsig, die eine Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h erreichte.

Der Fliegende Hamburger befuhr 1934 die Strecke Hamburg-Berlin bereits in 138 Minuten und erreichte dabei eine Spitzengeschwindigkeit von 160 Km/h.

Nach dem WK II ermöglichten neue Antriebskonzepte weitere dringend nötige Geschwindigkeitssteigerungen, die aber auch bald wieder an den Grenzen der Fahrwegsgestaltung endeten und demzufolge durch immer feinsinnigere Kunstgriffe ausgeglichen werden mußten, aber damit auch immer öfter am Rande von Sicherheit, Zuverlässigkeit und Ökonomie verliefen.



Aufständigung der Trassen sollte das mit kaum 1% geringe Steigvermögen von Rad/Schiene ausgleichen, spezielle Räder die immer stärkeren Vibrationen verhindern, Leichtbauweise die immer größeren zu beschleunigenden Massen positiv beeinflussen und zuletzt endlose Schallschutzzäune dem immer stärkeren Lärm entgegenwirken. Ich bin geneigt diese Phase als das Ausknautschen einer in die Jahre gekommenen Alttechnik zu bezeichnen, immerhin 240 Jahre.



So waren es zuletzt die immer höheren Kosten für Aufwendung und Wartung die, bei kaum gesteigerten reisezeiten und abnehmender Zuverlässigkeit, zum Umdenken zwangen.

Schon 1934 hatte den Sohn eines Eisenbahnwärters, den Ingenieur Hermann Kemper, der unglaublich Lärm der Güterzüge, besonders bei Nacht, auf den Gedanken gebracht, eine räderlose Bahn zu konzipieren und damit das kritischste Moment von Rad/Schiene neuen Forderungen anzupassen. Im Jahr 1934, Porsche hatte kurz vorher sein bahnbrechendes Fahrzeugkonzept des späteren Volkswagens entwickelt, erhielt Kemper ein Patent und es gelang ihm bereits ein Jahr später ein 210 kg schweres Versuchsfahrzeug in Bewegung zu setzen, indem er ein Magnetfeld zwischen Wagen und Schiene legte.

Nun wissen wir von dem Technikphilosophen Friedrich Rapp, daß industrielle Revolution oftmals in 3 Schritten abläuft:

Dabei entsteht zunächst ein Bedarf, er wird irgendwann zur Kenntnis genommen, die Industrie reagiert hierauf zumeist, aus verständlichen Gründen, mit Adaptionen und Anleihen zur bisherigen Alttechnik – Kaffeemühle - bis sich dann unter dem Druck des Marktes das neue System durchzusetzen beginnt. Dieser Startschuß geschah für den Transrapid und die Öffentlichkeit 1979 auf der Verkehrsausstellung in Hamburg.

Dazu einige Erklärungen zur Wirkungsweise der Magnetschwebebahn.

Es handelt sich um ein berührungsfrei fahrendes Verkehrsmittel, welches nach dem elektrodynamischen Prinzip geführt und durch einen Langstator vorwärts bewegt wird. Das führt zu den folgend genannten

Leistungsdaten:	15/17 Mio.€/km	bei minimalem Pflegeaufwand und 10%/1% Steigleistung
	80/91 db	was annähernd der Hälfte entspricht
	40/59 Wh/SitzStrecke	nur beim Fahrzeug aktiv, Antriebpotenz da wo sie gebraucht wird
	34/100%	Unterhaltungskosten, da berührungsfrei gefahren wird
	6/1400 m ² /hm	geringer Geländeverbrauch
	500/250 km/h	Regelgeschwindigkeit

Zeittafel:

1980 Bau der Versuchsstrecke in Lathen

2000 Hamburg-Berlin

Bahnchef wischt die Planung am 5. Februar 2000 vom Tisch, sein ICE ist nur eine halbe Stunde schneller als der Fliegende Hamburger vor 70 Jahren, braucht aber doppelt so lange wie TR 08 und behindert Regio- und Containerverkehr.Anlauf!

2002 Shanghai

2004 München

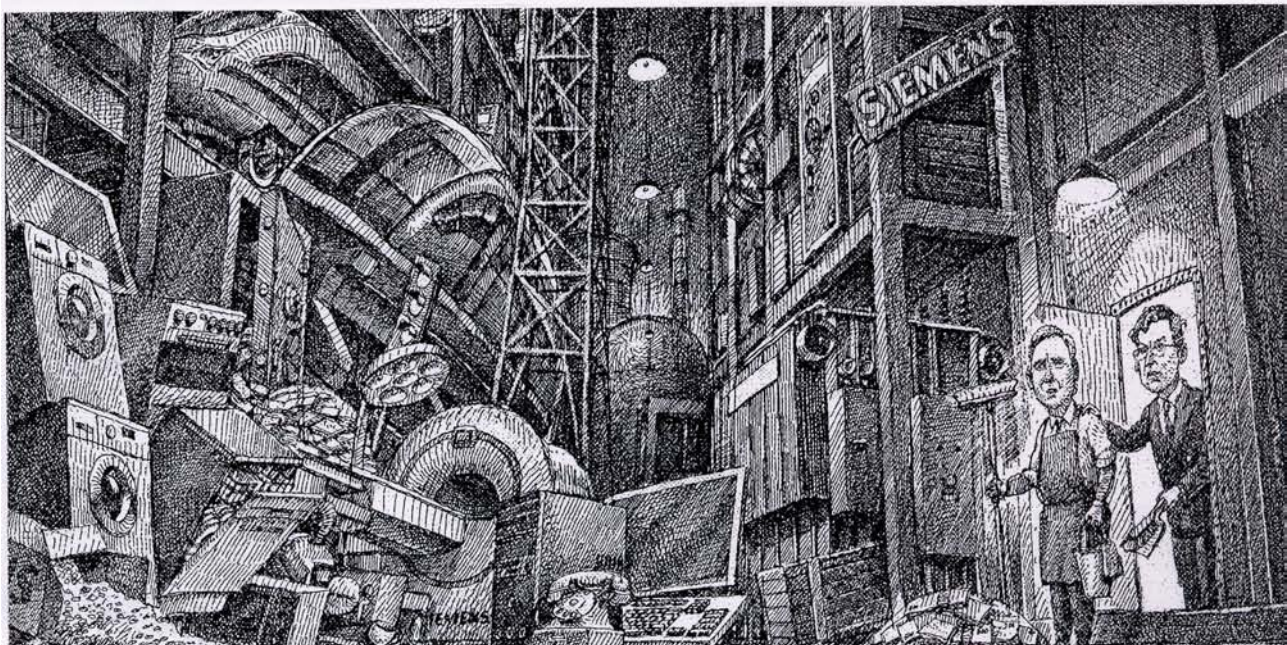
Schluß

Patente bei uns

Anhörungen

Apell, nicht immer wieder die gleichen Fehler zu wiederholen.

Tostedt im Februar 2007 DRRUM



So nun räumen sie mal diesen ganzen Kram da weg, damit wir für den Transrapid vernünftigen Platz bekommen!

Guten Tag Herr Dittmer,

herzlichen Dank für die interessanten Unterlagen, die ich nach Rückkehr aus dem SkiUrlaub vorgefunden habe.

Zu 1. Ein Konto für Spenden ist noch nicht eingerichtet.

Zu 2. Wenn das geschieht informiere ich Sie.

Zu 3. Info vom 11.02.2007 von Herrn Frank Menger:

"Momentan ist die Sache um die Zuiderzeelijn in der Presse tot. Wegen Rapport von OESO in Paris wird sie bald wieder aktuell. Aussage zur Zuiderzeelijn in der Koalitionsvereinbarung der neuen Regierung der Niederlande vom 7. Februar 2007:

Seite 17 „Regionale economische ontwikkeling“ 3. Absatz:

„Der Absprache mit den Nord-Niederlanden über eine wirtschaftliche Strukturverbesserung durch eine schnelle Zuiderzeelijn-Schienenverbindung soll nachgekommen werden. Wenn eine derartige Verbindung in der Strukturverbesserung nicht kostendeckend ist und/oder nicht verantwortungsvoll betrieben werden kann, soll in Abstimmung mit dem Norden und Flevoland, und ausgehend von den Absprachen, ein alternatives Paket gefunden werden. Dabei machen Infrastrukturmaßnahmen einen substantiellen Anteil aus.“ Soweit mein Informationsstand bis heute.

Können Sie mir noch 5 bis 10 Exemplare Ihrer Unterlagen übersenden?

Mit den besten Grüßen und Wünschen

Ihr Rolf Trauernicht

Trauernicht GmbH & Co. KG

Folma Hein - Sekretariat R. T. -

Kirchweg 1, 26629 Großefehn

f.hein@trauco.de

www.trauco.de

Betreff: GFM-Jahresheft / Transrapid 09

Guten Morgen Frau Hein, guten Morgen Her Trauernicht,

unser zweiter stellvertretender Vorsitzender, Herr Dr. Rumpel wird Ihnen das Jahresheft 2006 unserer Gesellschaft per Post zuschicken, welches vor ein paar Tagen fertig wurde. Es ist für unsere Mitglieder gewissermaßen ein Spiegel der Berichterstattung zum Thema sowie unserer Aktivitäten. Mit dabei ist auch eine Heft-CD, auf welcher auch meine letzten Aufnahmen vom TR08 enthalten sind. Die Zusammenstellung der Aufnahmen von der Evakuierungsübung im vergangenen Jahr sind auch als Dokumentation der Arbeiten an der TVE im Dienste der Betriebssicherheit für diese zukunftsweisende Technologie gedacht. Der kurze Werbespot für den Transrapid ergab sich dabei als zufälliges Nebenprodukt aus der Situation heraus.

Nach meinem Kenntnisstand werden im März die elektrischen Funktionsprüfungen für den TR09 im März in Kassel stattfinden und das Fahrzeug Anfang April sich auf den Weg von Kassel nach Lathen machen. Im Juni soll nach aktuellen Planungen in Lathen fahrend in Betrieb genommen werden. Es bleibt die Hoffnung auf eine baldige Umsetzung eines neuen Sicherheitskonzepts, damit in Lathen dann wieder ein Besucherbetrieb aufgenommen werden kann.

Die Mitarbeiter der TVE arbeiten derzeit intensiv an den Vorbereitungen zur Inbetriebnahme der im Weiterentwicklungsprogramm neu entstandenen Technik sowie an der Wiedererteilung einer Betriebsgenehmigung für den Fahrbetrieb. "Das Ergebnis ist natürlich noch offen und hängt sicherlich entscheidend davon ab, wie die Politik mit uns umgeht", erfuhr ich auch von dort. Nach unserer Einschätzung gibt es Tendenzen bei den Grünen, im Rahmen des Untersuchungsausschusses Gelegenheiten zu nutzen, die Technologie insgesamt wieder in Zweifel zu ziehen. Dem kann man aus

unserer Sicht nur mit einer PR-Aktion zugunsten des Transrapid begegnen. Wir haben daher entsprechende Vorschläge an die Systemindustrie gerichtet. Natürlich sollen auch die wirklichen Ursachen zum Transrapid-Unglück ans Tageslicht kommen. Bei der Neu-Erteilung einer Betriebsgenehmigung darf man aber dem Betreiber auch keine Knüppel extra zwischen die Beine werfen. Zu Ihrer Initiative, privates Kapital für die Transrapid-Planungen bereit zu stellen würde ich noch folgendes wissen:

- Gibt es schon ein eingerichtetes Konto hierfür?
- Können sich auch Privatpersonen und nicht nur Unternehmen daran beteiligen?
- Was würden Sie mit dem eingesammelten Geld machen, wenn eine solche Planung nicht rechtzeitig beginnt?
- Wie ist nach Ihrem Kenntnisstand die aktuelle Situation in den Niederlanden?

Für Ihre Aktivitäten im Jahr 2007 wünsche ich Ihnen viel Erfolg und natürlich auch Glück und Gesundheit.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Dittmer

stellvertretender Vorsitzender der

Gesellschaft zur Förderung der

Magnetschwebetechnologie / Transrapid e.V. www.pro-transrapid.org

<mailto:mdittmer@pro-transrapid.org>

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Seite 14 / Freitag, 15. Juni 2007, Nr. 136



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

Hamburger Abendblatt, Freitag 30. März 2007, Seite 13, Bahn legt Bau der Y-Trasse auf Eis, P.U.Meyer

Für den Eisenbahnschnellverkehr eine neue Strecke durch die Heide zu bauen würde den Fehler von Hamburg-Berlin wiederholen. In dem hier abgewickelten Mischverkehr behindern Mehdorns zu 30% ausgelastete Citysprinter den Regio- und Güterverkehr so massiv, daß Reisende abwandern und Container weiterhin und zunehmend ihren Weg über die Autobahn nehmen. Wozu also das alles, hat eingeschränktes Denken nicht schon genug Prestigestrecken mit Unsummen von Steuergeldern über das Land verteilt?

Dabei liegt es doch auf der Hand, die direkt vorhandene, sogenannte Heidebahn auszubauen und für den synchronisierten Regio- und Güterverkehr auf 120-160 km/h aufzurüsten. Auch ist nicht ersichtlich wozu ein Schnellverkehr auf antiquierter Rad/Schiene Basis hier erforderlich sein sollte, dann doch wohl eher eine Hochgeschwindigkeitsverbindung Hamburg-Hannover bzw. Hamburg-Berlin auf Magnetschwebebasis mit 500-550 km/h.

Mit freundlichen Grüßen Dr. Wulf Rumpel

Norddeutsche Zeitung 23 Donnerstag, 8. März 2007

Transrapid soll wieder auf Teststrecke in Lathen fahren

LATHEN/HANNOVER – Fünfeinhalb Monate nach dem tragischen Transrapid-Unglück im Emsland mit 23 Toten setzt der Hersteller des Schwebezugs auf eine Wiederaufnahme des Betriebs an der Teststrecke. Der neue für die Teststrecke vorgesehene Transrapid 09 werde derzeit in Kassel produziert, sagte eine Sprecherin von ThyssenKrupp gestern in Essen. Das Fahrzeug solle anschließend auf der Münchner Magnetbahnstrecke fahren. Nach Angaben eines

Sprechers des Verkehrsministeriums in Hannover liegt aber bislang noch kein Antrag auf eine Betriebsgenehmigung für den neuen Typ vor. Den müsse die Betreiberin der Teststrecke in Lathen, die IABG, stellen. Um eine neue Betriebsgenehmigung zu erhalten, muss die IABG ein überarbeitetes Sicherheitskonzept vorlegen, das ein Unglück wie das vom vergangenen September ausschließt. Bereits im April solle das Fahrzeug nach Lathen geliefert werden. (dpa)

Befragung der Deutschen Bundesbahn durch den VDEI

1. Hat sich in bezug auf die EU-Richtlinie 440/91 und folgend die Umgangsweise mit den Kunden der DB geändert ?
Ja, die DB AG handelt jetzt kundenorientiert.
 - **Entschädigung bei Verspätungen.**
 - **Rauchfreie Bahnhöfe,**
 - **Rauchfreie Züge**
2. Welche politischen Strategien wurden von der DB in bezug auf das "Produkt" Hochgeschwindigkeit verfolgt ?
Ziel:
 - **Halb so schnell wie das Flugzeug**
 - **Doppelt so schnell wie das Auto**
 - **Spezialpreise auf Tickets als Reaktion auf Dumpingpreise der Fluggesellschaften**
3. Welche Auswirkungen hatte die Hochgeschwindigkeit auf die anderen "competitors"?
 - **Angebot von Dumpingpreisen der Fluggesellschaften**
 - **Keine Auswirkungen auf den Individualverkehr (Auto)**
4. Welche Auswirkungen hatten die Differenzierung der Angebote aufgeteilt auf die verschiedenen Tagesabschnitte für die Kunden von Hochgeschwindigkeitszügen?
 - **Preisnachlässe für Tickets in schwach ausgelasteten Zügen**
 - **Preisnachlässe bei Bindung der Tickets an bestimmte Züge**
 -
5. Wurden durch diese Angebote die gesetzten Ziele der DB erreicht ?
 - **Ja!**
6. Wurden für die Kundschaft von Hochgeschwindigkeitszügen Unterschiede gemacht bei der Dienstleistung auf den Zügen und in den Bahnhöfen ? Falls ja welche?
 - **Differenzierung des Service für Reisende in der 1. und 2. Wagenklasse**
 - **Lounges in großen Bahnhöfen mit kostenlosem Getränkeservice für 1. Klasse-Reisende**
 - **Zeitungen für 1. Klasse-Reisende**
7. Wie wurde das Boden- und Zugpersonal der Hochgeschwindigkeitzüge ausgewählt? Werden spezielle Schulungen gemacht?
 - **Intensive Schulungen des Personals in Zügen und auf Stationen**
8. In bezug auf die Liberalisierung des Personenverkehrs in Europa hat die DB welche Einstellung?
 - **Liberalisierung fördert den Wettbewerb**
9. Wurden in bezug auf die Hochgeschwindigkeit neue Bahnhöfe errichtet, die direkt mit den Flughäfen verbunden sind? Wird auch für die Zukunft geplant?
 - **Neue Bahnhöfe, z.B. Kassel-Wilhelmshöhe, Montabauer, Limburg-Süd**
 - **Flughafenbahnhöfe in Köln, Frankfurt, Leipzig, Stuttgart und München**
10. Welche Unterschiede in der Handhabung der Hochgeschwindigkeit gibt es angesichts der verschiedenen Erfahrungswerte in Europa?
 - **Bisher wurden die Hochgeschwindigkeitsstrecken im Mischbetrieb befahren (Güterzüge und Reisezüge)**
 - **Die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main wird ausschließlich mit Hochgeschwindigkeitszügen befahren**
 - **Leistungssteigerung ist nur bei Trennung von Güter- und Reisezugverkehr effizient**
 - **Künftig Verstetigung der Pünktlichkeit durch Entflechtung der Knoten**
11. Zusätzlich zu den herkömmlichen Systemen wird in der Sparte Hochgeschwindigkeit die Technologie "MAGLEV" als zukunftsweisend gesehen: Wie steht es um das Project "TRANSRAPID" ? Welche Verkaufsstrategien und Dienstleistungen werden damit verfolgt?
 - **Die DB AG unterstützt den Bau einer ersten Transrapidstrecke zur Verknüpfung des Flughafens München mit dem Hauptbahnhof in München. Dadurch soll der Service für Flugreisende verbessert werden. An Transrapidstrecken als Alternative zum Hochgeschwindigkeitsverkehr (Rad/Schiene-Technik) ist mittelfristig nicht gedacht.**

Frankfurter Allgemeine vom Mi. 4. April 2007, Nr. 80/14D, Seite 1, TGV fährt neuen Schienenrekord

Sehr geehrte Damen und Herren,
unsere französischen Freunde haben mit bemerkenswertem Geschick, hohem wirtschaftlichem Aufwand und allseits bekannter nationaler Emphase einem Fossil das Fliegen beigebracht. Sportlich gesehen verdient das unseren vollen Respekt. Die Realität freilich ist nüchterner, sie gleicht in etwa dem, was wir auf uns nehmen, wenn wir unser altes Auto zu lange fahren. Da mußten Schienen geschliffen, Fahrdrat und Stromzufuhr verstärkt werden und man sah Steine und Funken fliegen. Dazu ein Lärmteppich der Trommelfelle gefährdet und in Discotheken längst verboten ist. Deutscher Ingenieurkunst sei Dank, sind wir da weiter und brauchen das alles nicht. Keine Schienen, kein Fahrdrat, kein Blitz und Donner, kein Tanz auf zwei dünnen Stahlbändern und auch keine endlosen Lärmschutzmauern durchs Land. Denn wir haben die Magnetschwebetechnik und wenn wir uns nun auch noch ein ganz klein wenig Stolz auf unsere eigenen Leistungen abringen könnten, stände der Einführung des TR 10 als Zukunftstechnik auch nichts mehr im Wege und dann hätte die Heldentat unserer französischen Mitbewerber für uns und den Rest der Welt zuletzt auch tatsächlich etwas Gutes bewirkt.

Mit freundlichen Grüßen Dr. Wulf Rumpel

Warteschleife

Zu Ihrem Bericht „Rekordfahrt des TGV“ (F.A.Z. vom 3. April): Die französische Bahnindustrie verfolgt das Ziel, mit dem TGV den ICE auf dem Weltmarkt endgültig abzuhängen. Die Marktposition spiegelt sich auch in dem Verhältnis wider, in welchem der ICE und der TGV zwischen Deutschland und Frankreich verkehren werden, es beträgt vier zu eins zugunsten des TGV. Der Transrapid, den es sich auch aus industriepolitischen Gründen bereits auf einer kurzen Strecke einzuführen lohnt, und der als ernstzunehmende Konkurrenz des TGV gilt, wird hierzulande von einer politischen Warteschleife in die nächste geschickt, bis wir die Fahrzeuge aus China reimportieren dürfen.

Michael Dittmer, Kiel

Seite 8 / Montag, 23. April 2007 Seite 8 / Montag, 23. April 2007, Nr. 94

Dittmer - Düvelsbeker Weg 14 - 24105 Kiel

An die

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Redaktion

60627 Frankfurt

TGV (Ihre Berichte vom 03.04./04.04.2007 zur Rekordfahrt)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Kiel, den 04.04.2007

Über französische Prestigeprojekte berichten die deutschen Medien ausführlich und gern, während Deutschland keine haben darf. Industriepolitik aus gesundem nationalem Interesse ist in Frankreich erwünscht, und in Deutschland verpönt. Liegt das daran, daß wir das nicht dürfen, weil Deutschland im vergangenen Jahrhundert zwei verheerende Kriege vom Zaun gebrochen hat, obwohl wir uns seit langem als gute Europäer in die Weltgemeinschaft einbringen? In wenigen Tagen erfolgt in Kassel die Auslieferung des neuen Transrapid-Fahrzeugs mit beeindruckenden technischen Verbesserungen gegenüber dem Vormodell. Wie werden Sie darüber berichten?

Die französische Bahnindustrie verfolgt das Ziel, mit dem TGV den ICE auf dem Weltmarkt endgültig abzuhängen. Die (vermutlich angestrebte) Marktposition spiegelt sich auch in dem Verhältnis wider, in welchem der ICE und der TGV zwischen Deutschland und Frankreich verkehren werden, dies beträgt 4:1 zugunsten des TGV. Der Transrapid, für den es sich auch aus industriepolitischen Gründen lohnt, ihn bereits auf einer kurzen Strecke einzuführen, und der als ernst zu nehmende Konkurrenz des TGV aufzuführen ist, wird hierzulande von einer politischen Warteschleife in die nächste geschickt, bis wir die Fahrzeuge aus China re-importieren dürfen.

Verschwiegen werden gern die exorbitanten Betriebskosten aufgrund von Energieaufwand, Verschleiß der Strecke und der Oberleitung, die sich aus einem Regelbetrieb in einem Geschwindigkeitsbereich ergeben, für den Magnetschnellbahnen ausgelegt werden. Und was passiert, wenn der TGV bei einer solchen Geschwindigkeit entgleist?

Mit frdl. Grüßen

Michael Dittmer

Transrapid: Der Neue rollt heran



HAN,
19.04.2007

Die Teststrecke im Emsland ist aber noch nicht freigegeben. Der neue Zug soll in München fahren.

Kassel/Lathen (Ini). Sieben Monate nach dem schweren Unfall mit 23 Toten auf der Versuchsstrecke im emsländischen Lathen hat sich der neueste Transrapid auf die Reise ins Emsland gemacht. Nach Angaben des Herstellers ThyssenKrupp Transrapid in Kassel wurde der später für die Flughafenstrecke in München bestimmte Zug bereits am Dienstag auf einen Spezialtiefelader gehoben. An Bord ist vorerst nur das vorderste der drei Segmente. Weil es mit 23 Metern Länge und etwa vier Metern Breite weit größer als normale Fracht ist, konnte der Transporter nur nachts fahren. Er wird deshalb planmäßig erst heute früh im Emsland ankommen.

Wann der Zug im Testbetrieb fahren kann, ist noch ungewiss. Der Transrapid darf in Lathen zwar montiert werden, aber wegen der noch fehlenden Betriebsgenehmigung für die Teststrecke nicht fahren. Am 22. September 2006 war in Lathen ein Transrapid auf einen stehenden Werkstattwagen geprellt, 23 Menschen starben. Das Land Niedersachsen will an der Teststrecke im Emsland zu Forschungszwecken und für Touristenfahrten festhalten. Mit einer neuen Betriebsgenehmigung für den Testbetrieb ist nach Auskunft eines Sprechers des niedersächsischen Verkehrsministeriums vorerst aber nicht zu rechnen. Zunächst müsse die Staatsanwaltschaft



Der TR 09 wird in Kassel von Mitarbeitern von ThyssenKrupp Transrapid auf einen Spezialtransporter verladen. Die Bugsektion mit einer Länge von 23 Metern und einem Gewicht von 50 Tonnen soll heute bei der Teststrecke in Lathen eintreffen. Foto: dpa

ihre Untersuchungen zum Unglück beendet und der Untersuchungsausschuss des Landtages seinen Abschlussbericht vorgelegt haben. Erst danach solle eine Konferenz über eine neue Genehmigung beraten.

Der neue Transrapid TR 09 soll die Innenstadt von München mit dem Flughafen im Er-

dinginger Moos verbinden. In dem 75 Meter langen Zug sollen bis zu 450 Passagiere befördert werden. Im Gegensatz zu anderen TR-Zügen ist die für München gebaute Version für den Nahverkehr bestimmt: Die Türen sind für den schnelleren Ein- und Ausstieg größer, es gibt Raum für Rollstühle, Kin-

derwagen sowie Gepäck, und der Innenraum ist 15 Zentimeter höher für Stehplätze. Der Transrapid 09 kann laut Hersteller in der Stunde mehr als 500 Kilometer zurücklegen, auf der Münchner Strecke fahre er Tempo 350. In Bayern hatte es erhebliche Kontroversen um die Transrapidstrecke gegeben.

HAN 19. April 2007

22 Norddeutsche Zeitung

Mittwoch, 18. April 2007

EMSLAND

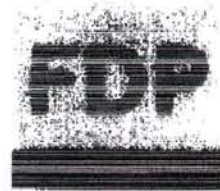
Neuer Transrapid

KASSEL/LATHEN – Sieben Monate nach dem schweren Unfall mit 23 Toten auf der Versuchsstrecke in Lathen macht sich der neueste Transrapid auf die Reise ins Emsland. Nach Angaben des Herstellers ThyssenKrupp Transrapid in Kassel wurde der später für die Flughafenstrecke in München bestimmte Zug gestern auf einen Spezialtiefelader gehoben. An Bord ist vorerst nur das vorderste der drei Segmente. Der Tiefelader wird am frühen Donnerstagmorgen im Emsland ankommen. (dpa)



„Wie kommen Sie darauf - ich würde mit versteckten Provisionen arbeiten?“

Frankfurter Allgemeine Zeitung
5. JANUAR 2008



FDP-Landesverband Bremen, Sandstr. 2, 28195 Bremen
Gesellschaft zur Förderung der
Magnetschwebetechnologie / Transrapid e.V.

Herrn Michael Dittmer
Düvelsbeker Weg 14
24106 Kiel

FDP-Landesverband Bremen
Dr. Magnus Buhliert
Spitzenkandidat
04 21 - 222 7 222
04 21 - 34 21 45
01 75 - 1 86 98 04
buhliert@fdp.de
Sandstr. 2
28195 Bremen



Bremen, 8. Mai 2007

Sehr geehrter Herr Dittmer,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 6. Mai. Es ist die Überzeugung der FDP Bremen, dass die Magnetschwebetechnik geeignet ist, als schnelles, leistungsfähiges, energieeffizientes und umweltfreundliches Verkehrssystem sowohl im Regional- als auch im Fernverkehr Deutschland- und europaweit etabliert zu werden. Seit Beginn der Magnetbahnforschung vor 30 Jahren sind insgesamt über eine Milliarde Euro an öffentlichen Geldern bereitgestellt worden, um dieses Bahnsystem zu entwickeln und zu planen. Die FDP hat in den vergangenen Jahren stets Wert darauf gelegt, dass diese Spitzentechnologie auch in Deutschland zu Anwendung gebracht wird, und nicht nur die Blaupausen ins Ausland exportiert werden.

Der Transrapid hat mit dem Bau der Anwendungsstrecke in China seine Fähigkeit als Hochtechnologie-Exportartikel "Made in Germany" unter Beweis gestellt. Die FDP hat sich im Weiteren stets dafür ausgesprochen, die Versuchsstrecke in Lathen/Emsland zu erhalten, um die möglichen vielfältigen Anwendungsfälle des Transrapids erproben zu können. Außerdem soll dieses Fortbewegungsmittel nach unserer Auffassung in die Bundesverkehrswegeplanung einbezogen werden.

Die FDP hat sich auf verschiedenen politischen Ebenen mit der Magnetschwebetechnik und ihren technischen Charakteristika detailliert auseinandergesetzt. Ergebnis dieser inhaltlichen Auseinandersetzung waren verschiedene parlamentarische Initiativen der FDP-Fraktion im Deutschen Bundestag zur weiteren Förderung und verstärkten Nutzung dieser Technologie. Weiterhin haben wir uns auch für eine Vereinfachung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für Bauvorhaben eingesetzt, die im Zusammenhang mit dieser Technologie stehen.

Erlauben Sie mir, Sie hiermit zu einem Gespräch zu dem von Ihnen angesprochenen Themenkreis einzuladen. Gern nehmen wir in diesem Zusammenhang auch zu den von Ihnen formulierten Fragen Stellung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Magnus Buhliert
Spitzenkandidat der FDP Bremen
zur Bürgerschaftswahl 2007



Frankfurter Allgemeine Zeitung
7. April 2007, Nr. 82

Transrapid soll im Iran als Pilgerzug fahren

MÜNCHEN – Der Iran prüft den Bau einer 850 Kilometer langen Transrapid-Strecke für den Transport von Millionen Pilgern. Die Münchner Ingenieurfirma Regierungsbaumeister Schlegel hat nach eigenen Angaben vor wenigen Wochen den Auftrag erhalten, eine Machbarkeitsstudie für das Projekt zu erstellen. „Wenn es zur Ausführung käme, wäre das weltweit die längste Transrapid-Strecke, die je im Gespräch war und der Durchbruch für die Technologie“, sagte Geschäftsführer Harald Späth gestern in München. Ziel sei es, zwölf bis 15 Millionen Pilger im Jahr vom Großraum Teheran nach Maschhad zu bringen. Bisher seien auf dieser Strecke Busse unterwegs, die zwei Tage brauchten.

Die iranische Regierung hat nach Darstellung des Ingenieurbüros Schlegel 1,5 Milliarden Dollar (rund 1,1 Milliarden Euro) als Anschubfinanzierung für die Transrapid-Strecke bereitgestellt. Iran hoffe auf private Mitfinanziers, sagte Späth. „Es gibt viele reiche Menschen im Iran.“ Angesichts der Ölreserven des Landes sei die Finanzierung nicht das vorrangige Thema. Die Auftraggeber aus dem Iran haben sich nach Angaben von Späth sowohl auf der Transrapid-Teststrecke im Emsland als auch in Shanghai ein Bild von der Technik ge-

macht. Mit der Machbarkeitsstudie soll geklärt werden, was der Bau der Strecke im Iran kosten würde. Die Studie soll nach Worten von Späth in zwölf bis 18 Monaten abgeschlossen sein.

Das Projekt hatte der frühere bayerische Wirtschaftsminister Otto Wiesheu während eines Iran-Besuchs vor rund drei Jahren eingefädelt. „Wir haben seinerzeit über Infrastrukturprojekte geredet“, sagte Wiesheu, der inzwischen im Vorstand der Deutschen Bahn ist, der Zeitung. „Es wäre schön, wenn sich das jetzt auszahlen würde.“ Den Bau der Strecke hält Wiesheu trotz des Atomkonflikts mit dem Iran für machbar. „Der Transport von Pilgern im Iran ist sicherlich kein Projekt, das politischen Boykottmaßnahmen unterläge.“

Das sieht der Zentralrat der Juden in Deutschland allerdings völlig anders. Angesichts der nuklearen Ambitionen und menschenverachtenden Äußerungen des Machthabers sei es skandalös, „Geschäfte mit Teheran zu machen“, erklärte die Zentralrats-Präsidentin Charlotte Knobloch gestern. Mit „Holocaust-Leugnern“ dürfe keine Geschäftsbeziehung eingegangen werden, sagte sie mit Blick auf Äußerungen des Präsidenten Mahmud Ahmadinedschad. Eine Wirtschaftszusammenarbeit unterwändere zudem den Gedanken des Boykotts. (dpa)

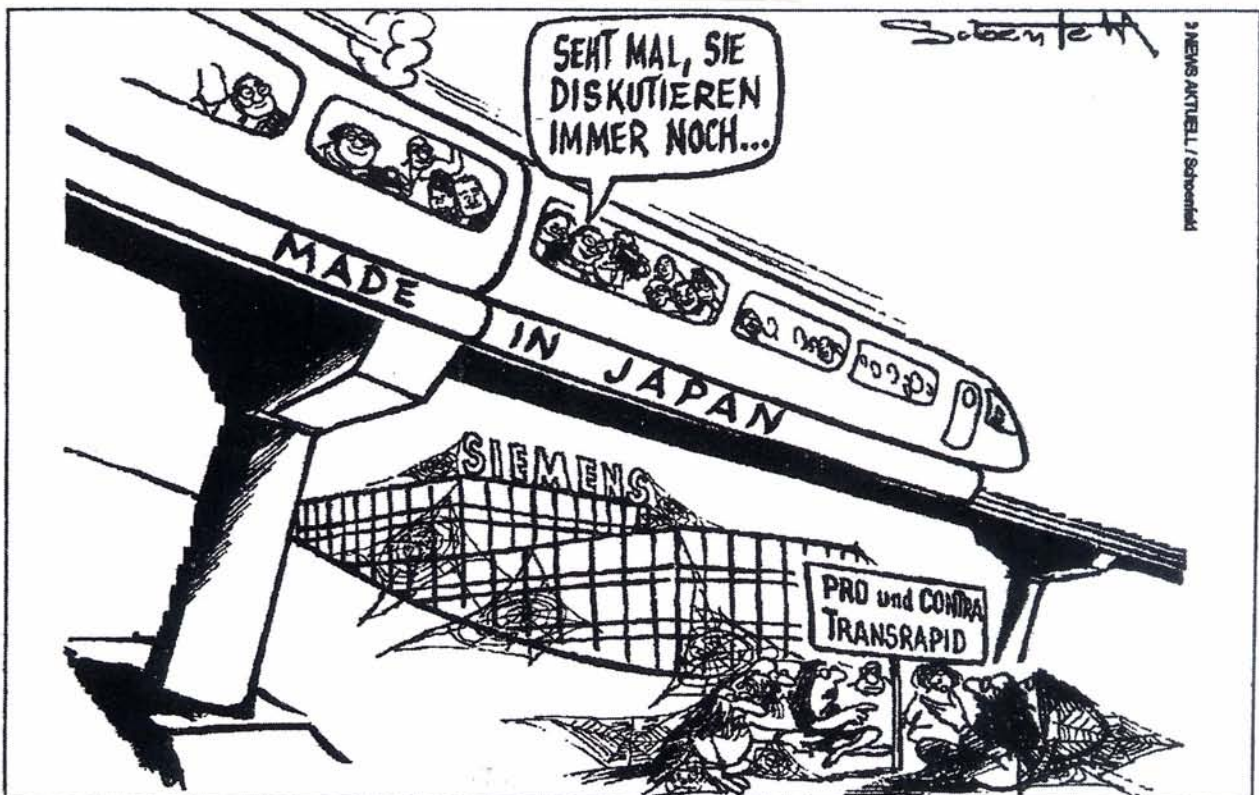


„Da kommt schon wieder ein Sandsaugervertreter...“

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Montag, 3. September 2007, Nr. 204 / Seite 15

„Wollen wir die gleichen Fehler immer wieder machen?“
(Kommentar des Autors)



Anno 2007.

(Neue Osnabrücker Zeitung, 10.05.97)

Hamburger Abendblatt
 Redaktion
 Axel-Springer-Platz 1

20 350 Hamburg

Hamburger Abendblatt Freitag 26. Mai 2006, Eröffnung des Lehrter Bahnhofs/Bhbf, B. Möller

Sehr geehrte Damen und Herren,

es ist für alle Betroffenen, den Architekten, dem man ohne viel Federlesen seinen Entwurf verunstaltet hat, die Berliner, die lieber den traditionellen Bahnhof Zoo behalten hätten und die Befürworter eines zeitgemäßen Verkehrssystems, die ihre Hoffnungen auf einen Ingenieur bei der Bahn gesetzt hatten, wieder eine Enttäuschung mehr, aber der Oberste der Bahn kann es nicht besser. Seine ingeniosen Potentiale vermögen nicht über das antiquierte Rad-Schienensystem hinauszureichen und Geld, welches ihm Rot-Grün dogmatisiert jahrelang nachwarf, kann für ihn keine Rolle spielen. Man erinnere sich, allein die 6 Mrd. € der Strecke Frankfurt-Köln, doppelt so viel wie geplant, hätten bei vernünftiger Vorgehensweise gereicht, die Westerwaldstrecke und die vor der Beendigung des Planfeststellungsverfahrens stehende Linie Hamburg-Berlin als Magnetschnellbahn auszuführen. Er selbst zeigte dazu an jenem schwarzen 5. Februar 2000 verlegen grinsend sein Nichtverstehen. Danach 3,6 Mrd. € für die fränkische Alb und nun knapp 1 Mrd. € für den Glitzerbahnhof, von dem er in seiner frankophilen Begrenztheit glaubt, die Welt beneide uns darum.

Nein, er ahnt es nicht einmal, die Welt wartet schon viel zu lange darauf, daß wir unserer Aufgabe nachkommen, das in unserem Land konzipierte Magnetschwebesystem endlich umsetzen und die durch Kommunikationssysteme immer enger zusammenrückenden Menschen in Europa nun auch in Reisezeiten zusammenzubringen, die nicht der Kurzstreckenflug und schon gar nicht die Eisenbahn zu vernünftigen Kosten und vertretbaren Umwelteinflüssen leisten können. Statt dessen unbegrenzt Geld für Blendwerk und Kulisse a la Potemkin, aber keines für zukunftsweisende, menschenverbindende, arbeitsplatzschaffende Hochtechnik.

Wäre da nicht das armselige Bild, in welches das alles hineinpaßt, man könnte zur Tagesordnung übergehen und das immer schneller um sich selbst kreisende Oligarchat sich selbst überlassen, aber wer soll das bezahlen, vielleicht sogar einmal beantworten?

Mit freundlichen Grüßen DR.-ING. WULF H. RUMPEL



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

10. NOVEMBER 2007 · NR. 262

„Auch auf Diät?“

Hamburger Abendblatt, Jungfernfahrt des TR09

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Sie in Ihrer Zeitung am Montag, 2. April 2007 über die Rekordfahrt des TGV berichteten, zeigten Sie sich zwar für technische Hochleistungen aufgeschlossen boten aber gleichzeitig einer mit viel Getöse und nationalem Pomp inszenierten französischen Werbekampagne hierzulande ein willkommenes Forum. Nun mag es nicht für jeden Ihrer Leserschaft von Interesse sein, was Franzosen mit Ihrer Alttechnik anstellen und was sie insbesondere den Anliegern an Lärm und Erschütterungen meinen zumuten zu können.

Jetzt aber bietet sich die Gelegenheit unseren französischen Wettbewerbern etwas über den Stand zukunftsorientierter Verkehrstechnik hierzulande bekannt zu machen. Ab Donnerstag, 19. April 2007 wird die erste Sektion des Transrapid 09 nach Lathen zur Versuchsstrecke gebracht. Es handelt sich hierbei um eine weiter optimierte Version des in Shanghai seit langem erfolgreich fahrenden Magnetschwebezuges, die auch in München eingesetzt werden soll. Es wäre für den Technikstandort Deutschland sicher förderlich, wenn Sie auch darüber ausführlich berichten könnten, um so mehr als gleiches in Frankreich wohl kaum erwartet werden darf.

Mit freundlichen Grüßen Dr. W. Rumpel

Ist doch klar, wenn man ohne den Transrapid rechnet

Rostocker Studie: Kosten der Fehmarnbeltbrücke höher als der Nutzen

12. Juni 2007

Rostock – Die Kosten der geplanten Brücke über den Fehmarnbelt zwischen Deutschland und Dänemark wären einer Studie zufolge höher als ihr Nutzen. Bei Berücksichtigung verschiedener Vorteile des Fährverkehrs als Alternative zu einer Brücke ergebe sich ein Kosten-/Nutzen-Verhältnis von 1 zu 0,65, zitierte der CDU-Bun-

destagsabgeordnete Eckhardt Rehberg aus der gestern vorgestellten Studie zweier Rostocker Institute. Die Studie geht dabei von einer Verbesserung der Fährverbindungen aus und bezieht die Fährpassage als Ruhezeit für die Lastwagenfahrer ein. Die 20 Kilometer lange Brücke soll etwa 5,5 Milliarden Euro kosten.

Eine feste Querung würde für die nächsten 20 bis 30 Jahre auch angesichts einer erwarteten geringen Verkehrsnachfrage keinen volkswirtschaftlichen Nutzen hervorbringen, sagte Rehberg. Vielmehr würden Nachteile für die Allgemeinheit entstehen, etwa weil wegen der Brücke andere Verkehrsprojekte mit besseren

Kosten-/Nutzen-Verhältnissen nicht realisiert werden könnten. Die Verkehrsbelastung im Raum Hamburg würde laut Rehberg weiter zunehmen, während gleichzeitig Häfen und Verkehrswege, die mit hohen Investitionen an anderen Ostseestandorten ausgebaut wurden, teilweise entwertet würden. dpa



Verwaistes Gleis

72 FOKUS

TECHNICAL REVIEW 1. Juni 2007

Erste Sektion des Transrapid 09 in Lathen angekommen

Besucherfahrten ab 2008 im Rahmen des Möglichen, Fahrzeug auf hohem technischen Niveau

Nachdem die erste Sektion des Transrapid am Dienstag von der Thyssen Krupp Transrapid GmbH in Kassel auf dem Weg gebracht wurde, traf der Schwertransport in den frühen Morgenstunden des 19.04.2007 gegen 2:20h vor dem Werkstor der Transrapid Versuchsanlage in Lathen ein. Etwa fünfeinhalb Stunden später fuhr sie in die Werkshalle ein, beobachtet von einigen angereisten Fernsehteams und Reportern. Gegen 11:30h wurde die Sektion vom Sattelzug angehoben und schwebte über dem Fahrweg - allerdings noch nicht mit magnetischen Kräften - bis er dort sicher landete. Die zweite Endsektion und die Mittelsektion des Transrapid 09 sollen am Montag bzw. am Donnerstag in der kommenden Woche eintreffen.



Ankunft der ersten Sektion des Transrapid 09 in Lathen. Fotos: Dittmer

Die Ankunft der Endsektion E1 des Transrapid 09 wurde von den Bürgern der Samtgemeinde Lathen mit Freude aufgenommen. Es war angesichts der frischen Erinnerungen an den 22.09.2006 aber auch ein bewegender Tag für die anwesenden Gäste, vor allen den Bürgern, welche aufgrund des Unfalls vom Tod von Angehörigen betroffen waren. Dennoch war angesichts der Einhaltung des ursprünglichen Terminplans zur Lieferung des neuen Fahrzeugs die hoffnungsvolle Erwartung zu spüren, daß die deutsche Spitzentechnologie in Deutschland und im Emsland eine Zukunft hat und zum wirtschaftlichen Wohl beitragen wird.

Samtgemeindebürgermeister Karl-Heinz Weber unterstrich die elementare Bedeutung des Transrapid für die ganze Region und besonders natürlich für Lathen. Der Landrat des Landkreises Emsland, Hermann Bröring, der eine Pressekonferenz anberaumt hatte, wies daraufhin, daß neben den über 60 Arbeitsplätzen an der Transrapid-Versuchsanlage auch etwa 200 Arbeitsplätze in anderen Unternehmen von dieser Technologie anhängen. Außerdem war der Transrapid in der Vergangenheit ein Touristenmagnet. Er äußerte die Erwartung, daß der Betriebsbetrieb im Herbst wieder aufgenommen werden kann, nachdem die Betriebsgenehmigung auf Basis der Ergebnisse einer bald stattfindenden Sicherheitskonferenz neu erteilt worden ist. Er ging davon aus, daß dann Besucherfahrten im Jahr 2008 ein Thema werden. Auf den laufenden Untersuchungsausschuß wurde er angesprochen von einem Reporter der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung (HAZ), welche in den vergangenen Monaten tendenziell eher negativ über die TVE berichtete. Hierzu

äußerte er sein grundsätzliches Interesse an einer sachdienlichen Aufklärung des Unglücks im Rahmen des Untersuchungsausschusses. Denn diese werde zu einem nachhaltig überarbeiteten Sicherheitskonzept führen. Er fühlte sich auf der anderen Seite jedoch auch von übereilten Feststellungen einzelner Mitglieder überrascht, die insgesamt der Sache nicht dienlich waren.

Wie das Vorgängermodell wurde der TR09 für Geschwindigkeiten von mehr als 500 km/h ausgelegt, den der Zug im Gegensatz zum TGV bei attraktivem Verkehrsaufkommen auch im Regelbetrieb fahren kann. Für den TR09, von der Konzeption her eine Magnetschnellbahn für den Regionalverkehr (MSB Regio), sind dies 505 km/h, wohingegen der TR08 für den Fernverkehr auf eine betriebliche Höchstgeschwindigkeit von 550 km/h ausgelegt wurde. Wegen der kurzen Strecke und der langsameren Tunnelfahrten in München soll der TR09 mit maximal 350 km/h schweben. Peter Strodt, Mitglied der Geschäftsführung von ThyssenKrupp, erläuterte die Vorzüge des neuen Fahrzeugtyps. Der TR 09 hat deutlich breitere Türen, was ein schnelleres Ein- und Aussteigen der Fahrgäste ermöglichen wird. Ein Drei-Sektionen-Fahrzeug hat 156 Sitzplätze mit nicht mehr als vier Sitzplätzen pro Reihe. Dies ermöglicht breitere und komfortablere Sitze, wobei auch der Gang breiter ist als in einem ICE. Es gibt erstmals in einem Transrapid auch Stehplätze. Insgesamt kann der Zug mit einer Gesamtlänge von rund 76 und einer Breite von 3,70 Metern maximal rund 450 Passagiere aufnehmen. Weitere Verbesserungen gibt es laut Peter Strodt im Bereich der Klimaanlage und des Schallschutzes.

Das neue Fahrzeug besitzt keine Fenster im Frontbereich. Die Sicht auf den Fahrweg wird über Videokameras hergestellt, welche sich oberhalb der energiesparenden LED-Scheinwerfer befinden. Sie wird daher auf doppelte (redundante) Weise, d.h. mit einem hohen Maß ausfallsicher übertragen. Sämtliche Steuerelektronik ist wie bei den Vorgängermodellen ebenfalls redundant ausgelegt. Das Fahrzeug kann modular für unterschiedliche Anwendungsfälle konfiguriert werden. So wäre es auch - entsprechend individueller Wünsche eines Betreibers - beim nicht mehr verfolgten Metrorapid mit geändertem Layout sowie für den Fernverkehr einsetzbar. Als Option ist auch der Einbau von Gepäckaufgabeschalter und Gepäckabteil entsprechend den Bedürfnissen eines Betreibers möglich. Das Trag- und Führsystem wurde neu entwickelt, dabei wurde die Tragfähigkeit bei einem Drei-Sektionen-Fahrzeug gegenüber dem Vormodell um mindestens 20t erhöht. Der TR09 besitzt eine Gesamt-Höhe über Wagenkasten, Unterflur und Traggestell von 4,25m, dies sind 5cm mehr als beim TR08.

In Puncto Sicherheit wurde das Fahrzeug gegenüber dem Vorgängermodell verbessert. Das Fahrzeug besitzt ein aktives Brandbekämpfungssystem, wobei im Fahrzeug grundsätzlich keinen höhere Brandgefahr besteht wie in anderen Zügen. Die sogenannte Brandlast, die durch die hitzeentwickelnden Materialien gegeben ist, bringt der Fahrgast in seinen Koffern mit. Im Fall eines Brands, dessen Herd sich im ungünstigsten Fall in der Kofferablage befindet, wird unter Hochdruck ein Nebel aus feinen Wassertröpfchen in den brennenden Bereich gesprüht. Das Fahrzeug wurde mit einem Aufprallschutz versehen. Der fensterlose Bug aus energieverzehrendem Material wurde mit einem Crash-System als Schürze zwischen Fahrweg-Oberkante und Fahrzeugboden ausgestattet. Es endet ca. 10 mm oberhalb des Fahrwegs. Aufgrund von Simulationen konnte nachgewiesen werden, daß umgeknickte Bäume und 50 kg schwere Steine dem Fahrzeug nichts anhaben können. Leichtere Steine können nur dann unter das Fahrzeug geraten, wenn sie so klein sind, daß sie den Unterflurbereich nicht beschädigen können. Druckwellen bei Tunnelleinfahrten mit 250 km/h können dem Fahrzeug ebenfalls nichts anhaben. Durch das Druckausgleichsystem wird darüber hinaus der Fahrgast dies überhaupt nicht spüren.

Das neue Anwendungsfahrzeug ist Teil eines Transrapid-Weiterentwicklungsprogramms, über welches auf der 4. Transrapid-Fachtagung am 6.10.2004 in Dresden berichtet wurde. Dort wurden von Luitpold Miller auch die Anforderungen an das neue Fahrzeug vorgetragen. Auf der Maglev 2006 (vom 13. - 15.09.2006) in Dresden wurden weitere Details zum Anwendungsfahrzeug einem Fachpublikum vorgestellt.

Michael Dittmer



Besuch der EU-Kommission in Brüssel

Am 14.06.2007 war eine Delegation aus Mitgliedern der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. [GFM-eV] und ihrer kommerziellen Ausgründung Deutsche EoroRapid GmbH und Co. KG (kurz: EoroRapid) bei der Generaldirektion für Energie und Verkehr der Europäischen Kommission in der Rue De Mot in Brüssel eingeladen. Auf dem Programm stand ein Inhouse-Training für Mitarbeiter mit dem Titel "EoroRapid® for Europe - Presentation of Traffic System and Technology". Ziel war es, unter Nutzung einer Konferenzschaltung nach Luxemburg die Mitarbeiter der Kommission über den aktuellen Stand dieser Technologie, ihre Chancen und Weiterentwicklung zu informieren und die Entscheidung für ein europäisches Hochgeschwindigkeits-Verkehrssystem auf Magnetschwebe-Basis vorzubereiten. Der Besuch in Brüssel, welcher in freundschaftlicher Atmosphäre stattfand, wurde aus GFM-Mitteln gefördert.



In seinen einleitenden Worten wies Herr Edgar Thielmann, Leiter der Abteilung Transeuropäische Netze etc. der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission, darauf hin, daß die Magnetschwebetechnologie als neue Technologie eigentlich nicht so neu sei. Sie werde seit den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts entwickelt und getestet. Sie ist nach seinen Worten in der TEN-T-Richtlinie enthalten und steht am Anfang ihrer (kommerziellen) Entwicklung. Ihr Einsatz für die Verbindung der Münchner Innenstadt mit dem Flughafen ist eines der Projekte, deren Realisierung von der Kommission gerne gesehen wird.

Der stellvertretende GFM-Vorsitzende Dr. Wulf Rumpel ging in seinem Vortrag auf die historische Entwicklung des spurgeführten Verkehrs ein. Er sah den Ursprung des spurgeführten Verkehr im Spätmittelalter, als Bergleute ihre Grubenwagen auf Bohlenwege setzten und mit einem Spurnagel sicherten, um sich die Arbeit zu erleichtern. Schon damals führte eine intensiver werdende Nutzung des spurgeführten Verkehrs zu einer Kette von Verbesserungen am System: Die dem stärkeren Verschleiß ausgesetzten Holzräder wurden durch Eisenräder ersetzt, welche eine höhere Geschwindigkeit ermöglichten, aber wiederum den Fahrweg stärker belasteten. Die Bohlenwege wurden daraufhin durch Blechbenagelung verstärkt. Über die konventionelle Eisenbahn wurde von diesen Ursprüngen eine Kette von Fahrwegsverbesserungen und Geschwindigkeitserhöhungen in Gang gesetzt, welche in letzter Konsequenz zu einem berührungsfreien bodengestützten Verkehr mit knapp halber Schallgeschwindigkeit führen werde.

Lothar Albrecht, EoroRapid-Gründungsmitglied und FaG-**ema**-Geschäftsführer, ging auf elektromechanische Details des Trag- und Führungssystems des Transrapid ein. Die FaG-**ema** ist ein Verbund von mehr als 20 Meisterbetrieben des Elektromaschinenbauer-Handwerks mit über 600 Beschäftigten, die seit Jahrzehnten in Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Hamburg angesiedelt sind. Er bezeichnete den Transrapid als einen der größten Job-Motoren des dritten Jahrtausends, welcher wirtschaftlichen Erfolg in Europa unter anderem durch Beschäftigung bringen werde. Dies gelte insbesondere für die neuen EU-Mitglieder und auch für die nachfolgende Generation.

Friedrich Wilhelm Merck, GFM-Vorsitzender und EoroRapid-Geschäftsführer, hielt einen Vortrag über die Bahntechnologie des neuen Zeitalters. Er wies darauf hin, daß die Deutsche EoroRapid GmbH und Co. KG eine Regiegesellschaft sei, die aus dem Technologieprodukt (Transrapid®) ein Verkehrssystem (EoroRapid®) mache. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Maglev 2000 in Rio de Janeiro sei die Transrapid®-Technologie als das am besten geeignete Magnetschnellbahnsystem von der GFM-eV ausgewählt werden, weil sie für alle klimatischen Bereiche geeignet sei. Magnetschnellbahnen stellten die „Kehrseite der IT-Medaille“ dar, da sie zu einer Beschleunigung des Personen- und Gütertransports führten, um mit dem schneller gewordenen Informationsaustausch über das Internet Schritt zu halten. Der Dreistunden-Radius werde sich auf mehr als 1000 km erhöhen. Regionen ließen sich durch die schnelle Verbindung zwischen den Produktions- und Marktzentren ohne zusätzlichen Kapitaltransfer entwickeln. Er wies darauf hin, daß in den letzten Jahrzehnten auf der Welt eine Menge Kapital angehäuft wurde, welches für Investitionen bereitsteht – entweder für die Kriegs- oder für die Friedensproduktion. Aber nur die Friedensproduktion werde zu einem Wachsen des Wohlstandes auf der Welt führen. Der EoroRapid sei ein Friedensprojekt, welches die Begegnung der Menschen fördere, ohne daß diese aus ihrer Heimatregion wegziehen müßten. Er erwähnte auch, daß der finnische Generalkonsul von Schanghai ihm gegenüber eine Magnetschnellbahnverbindung von Helsinki nach Schanghai ins Gespräch brachte.

Herr Thielmann stellte die Frage, warum die Magnetschwebetechnologie angesichts ihrer Vorteile bei der CO₂-Emission und der Geräuschentwicklung sowie angesichts der geringeren Betriebskosten in Deutschland geplant, aber z.B. auf der Strecke Hamburg-Berlin nicht zum Einsatz gekommen und statt dessen nach Schanghai exportiert worden sei.

Ein Grund hierfür war nach den Worten von Herrn Merck die Tatsache, daß bisher immer nur versucht wurde, ein Technologie-Produkt anstatt einer Transport-Dienstleistung zu verkaufen. Für reine Technologie-Produkte dieser Art gebe es keinen Markt. Allerdings gebe es einen, den der Transrapid® bedienen könne, dieses sei der Transport-Markt. Eine noch zu gründende EoroRapid Transport KGaA werde Verkehrs-Dienstleistung anbieten. Um dies zu erreichen, werde sie die Transport-Technologie einkaufen.

Ein weiterer Grund, warum der Transrapid® in Deutschland noch nicht zum Einsatz kam, wurde von Bernd Otto Mütze, ebenfalls EoroRapid-Geschäftsführer und GFM-Vorstandsmitglied, genannt. Herr Mütze wurde vor einigen Jahren in ein korruptes Geschäft verwickelt, bei dem es um den Verkauf der Transrapid®-Blaupausen an China ging, für die das Entgelt 9,5 Mrd. Deutsche Mark (ca. 4,9 Mrd. €) betragen sollte. Im Gegenzug sollte die Strecke Hamburg-Berlin im Jahre 2002 von bis zu 50000 chinesischen Fremdarbeitern mit lizenzierte chinesischer Technologie errichtet werden. Mit der Verweigerung seiner Unterschrift stoppte er dieses Geschäft. Dadurch blieb die Transrapid-Technologie in deutscher, d.h. in europäischer Hand. Nun sei es an der Zeit, die Technologie in Europa umzusetzen.

Während der Diskussion kam auch die Frage nach dem Einsatz von MagLev-Technologien im Flugverkehr zur Unterstützung von Starts von Flugzeugen zur Sprache, da der Kommission Vorschläge aus Ungarn vorliegen, mit deren Hilfe Flugzeuge von den Gates zur Startbahn zu bewegen. Herr Merck wies auf die MagLifter-Technologie hin, mit deren Hilfe sich Flugkörper wie z.B. die Ariane-Rakete entsprechend den Berechnungen von Herrmann Kemper auf mehr als dreifache Schallgeschwindigkeit beschleunigen lassen, bevor konventionelle Triebwerke zum Einsatz kommen. Es gebe EoroRapid-Kontakte zum Betreiber der Transrapid-Versuchsanlage Emsland [TVE]. Möglicherweise könnten die Vorschläge aus Ungarn dort weiter verfolgt werden. Abschließend wies Herr Merck auch auf den Nutzen von Galileo im Rahmen des EoroRapid®-Projekts hin – sowohl bei der Positionsbestimmung der Züge als auch bei der Ortung einzelner Container.

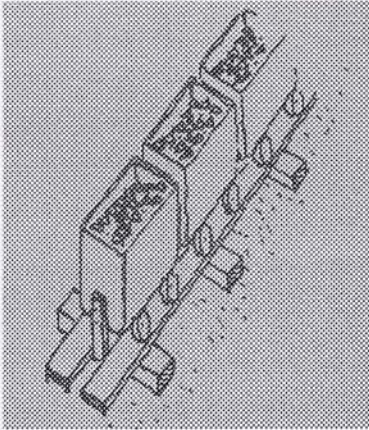
Arne Nowak, Geschäftsbereichsleiter Immobilien-Management beim Unternehmensverbund Alte Leipziger, der als Gast ebenfalls angereist war, überreichte im Namen des Künstlers Michael Fischer [Fischer-Art] aus Leipzig als Andenken an diese Veranstaltung ein Transrapid-Gemälde. Der bekannte Maler, der auch als „Hundertwasser des Ostens“ gilt, sieht in dem Einsatz der Magnetschnellbahn viele Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung seiner Heimatregion Sachsen, ebenso wie Herr Nowak, der für ihn bereits mehrere Kunstprojekte gemanagt hat.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

wir bedanken uns zunächst, daß sie uns Gelegenheit geben, unsere Überlegungen und Ausarbeitungen zum zukünftigen Verkehrskonzept in Europa Ihnen hier vortragen zu können. Sollten Fragen dazu entstehen, bitte ich Sie diese zu notieren, wir werden am Ende unseres Vortrages in einer offenen Aussprache dazu ausführlich Antwort geben.

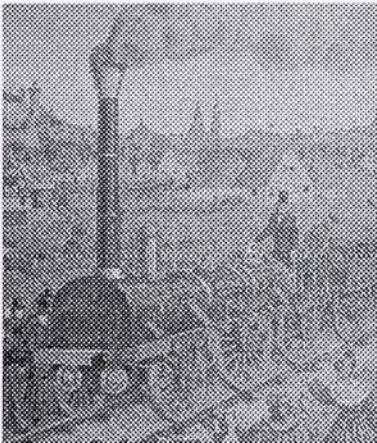
Gestatten sie mir persönlich, bevor wir im weiteren zum eigentlichen Thema kommen, dazu einige hinführende, historische Anmerkungen.

Grubenwagen



Nach allgemeiner Auffassung liegt der Beginn spurgeführten Verkehrs im Spätmittelalter, als Bergleute ihre Grubenwagen auf Bohlenwege setzten und mit einem Spurnagel sicherten um sich die Arbeit zu erleichtern. Da die Wagen nun schneller gefahren und voller geladen werden konnten versagten danach als erstes die schwächsten Glieder dieses neuen Systems, nämlich die Holzräder. Sie wurden folglich durch solche aus Eisen ersetzt. Das aber führte zu einem ansteigenden Verschleiß der Bohlenwege, die nun wiederum durch Blechbenagelung verstärkt werden mußten. Damit zeigten sich hier also schon am Anfang dieser neuen Technik die alles bestimmenden Abhängigkeiten von Geschwindigkeit zu Fahrweg.

Nürnberg/Fürth



Als der Engländer Stephenson 1835 seine erste Bahnlinie in Deutschland baute, verwandte er konsequenterweise bereits eiserne T-Schienenprofile die auf Schwellsteinen in gußeisernen Futterstücken verkeilt wurden.

Schwellsteine

Nach anfänglicher Begeisterung über die neuen Möglichkeiten zeigte sich aber recht bald, daß die gefahrenen Geschwindigkeiten des neuen Verkehrsmittels mit durchschnittlich 25 km/h nur

unwesentlich über denen der konkurrierenden Postkutschen lagen und der Ruf nach höherer Geschwindigkeit wurde laut.

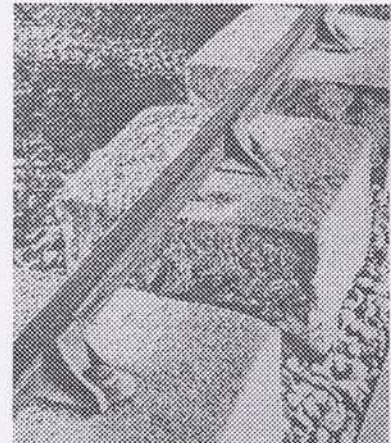
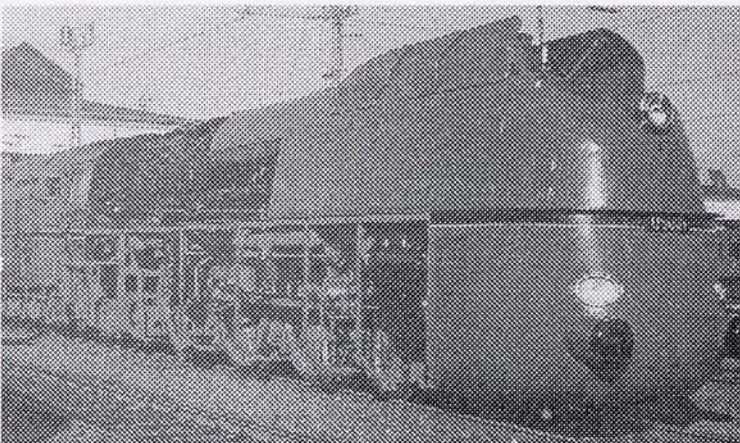


Bild 5 Lok 05



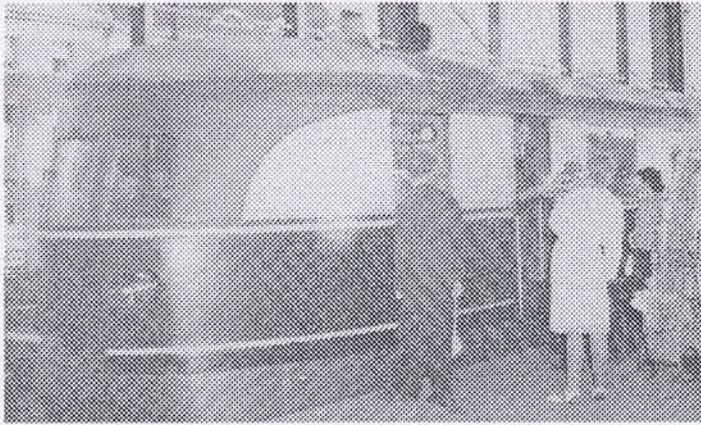
Die Lokomotiven wurden also technisch optimiert und zuletzt aerodynamisch verkleidet, das hier abgebildete Fahrzeug erreichte bereits 1936 eine Geschwindigkeit von 200 km/h. Auch wurden die Fahrwege verstärkt und begradigt.

Diese Bemühungen halten bis heute an. Aber die Steigerungen von Geschwindigkeit und Fahrweg stießen im Verlauf der Zeiten immer stärker an die

Grenzen physikalischer Gesetze.

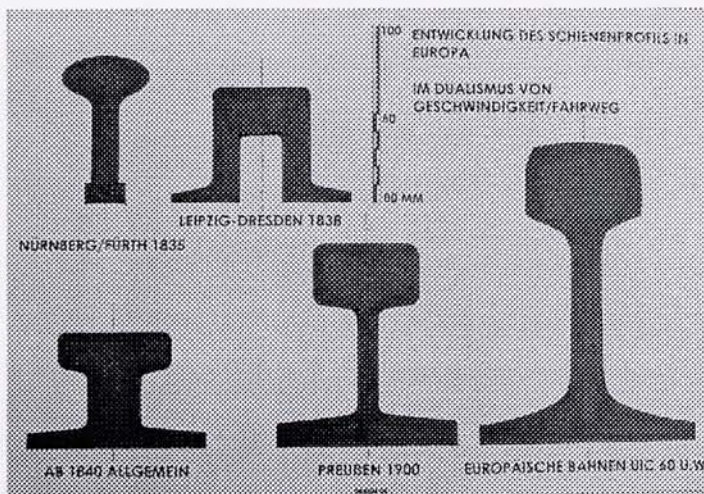
Der sogenannte Fliegende Hamburger befuhr die 287 Kilometer lange Strecke Berlin-Hamburg bereits 1933 in 2 Stunden und 18 Minuten und brauchte dafür nur ca. 30 Minuten mehr als der Schnellverkehr heutigen Tages.

Fliegender Hamburger



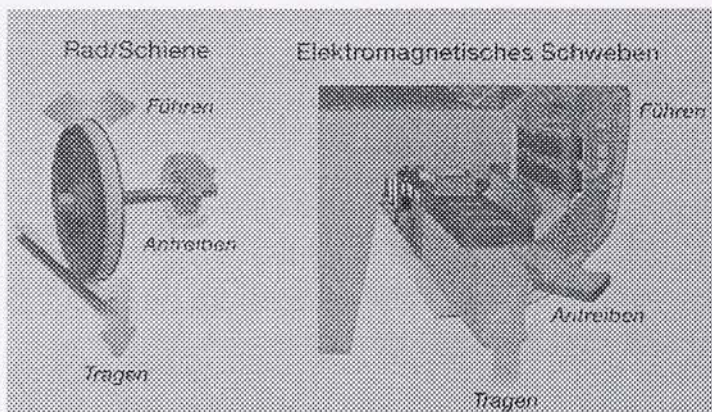
Eine Gegenüberstellung zeigt deutlich die ständige Vergrößerung des Schienenschafftes in der Höhe zur Bewältigung der zunehmenden Schwingungen und des Schienenkopfes zum längeren Widerstand gegen den sich steigernden Abrieb. Die Eisenbahner selbst drücken es drastischer aus, obgleich durchaus zutreffend, wenn sie sagen „Geschwindigkeit frißt Schiene“.

Entwicklung des Schienenprofils



Soll also zukünftig der erdgebundene, spurgeführte Schnellverkehr die Lücke zum Kurz- und Mittelstreckenflug glaubwürdig ausfüllen, werden Geschwindigkeiten von bis zu 600 km/h im Regelbetrieb erforderlich sein. Dies aber kann eine herkömmliche Eisenschiene nur zusammen mit einem Aufbau des glatteren, kostengünstigeren, verschleißfreien und temperaturunabhängigen Magnetfeldes leisten, auf dem sich ein geeignetes Fahrzeug berührungsfrei bewegt.

Rad/Schiene und Magnetsystem



Nur in der Aufgabenteilung von traditionellem Rad/Schiene-System für den mittleren Geschwindigkeitsbereich und Magnetschwebetechnik für den Höchstgeschwindigkeitssektor können die europäischen Gleisnetze ihre eigene Rolle finden und auf absehbare Zeit behalten. Weiterführende Ansätze im Kontext dieser zukünftigen Verkehrskonzepte zeigt dazu der erste Prototyp TR 09, wie er in München eingesetzt wird.

Auf Grund vorliegender Studien zur Entwicklung der Personen- und Warenströme in Europa sind wir also gehalten die traditionellen Verkehrsträger in ihren Nutzungselementen zu entflechten und zu spezialisieren. Die neue Magnetschwebetechnik bietet diese Möglichkeiten, sie benutzt einen eigenen Fahrweg und räumt damit die traditionellen Schienenwege für einen synchronisierten und damit optimierten Regional- und Güterverkehr, sie halbiert die jetzt nötigen Reisezeiten bei geringen Unterhaltungskosten, sie hat bis zu 80% höhere Synergieeffekte und erhöht das Nutzen-Kostenverhältnis zur Jetzttechnik um den Faktor 2,25. Goethe sagt: Es ist nicht genug zu wissen, man muß auch anwenden, es ist nicht genug zu wollen, man muß es auch tun.

4. JUNI 2007 DRRUM

Vorgetragen am 14. Juni 2007 bei der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission, Abteilung Transeuropäische Netze/TEN.



Transrapid

Der TRANSRAPID ist das erste Bahnsystem, das sich ohne Räder völlig berührungslos schwebend fortbewegt.

Funktion: (Abkürzungen: Transrapid: **TR**, Rad/Schiene: **R/S**)

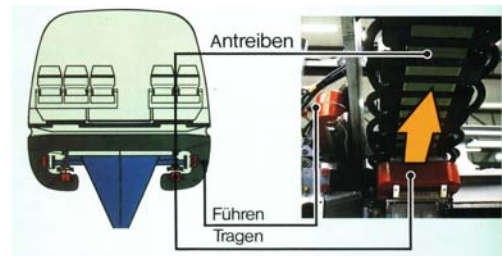
Während bei R/S der Antriebsmotor stets mit der tonnenschweren Lok mitgeschleppt werden muss, befindet sich beim TR an jeder Unterseite des Fahrwegs ein **Langstator-Linearmotor**, der als Antrieb und zugleich als Bremse dient. Das magnetische Wanderfeld des Linear motors zieht das Fahrzeug durch dessen **Tragmagnete** mit. (Wirkungsweise wie ein rotierender Elektro-Motor, dessen Stator aufgeschnitten und gestreckt ist, so wird aus dem magnetischen **Drehfeld** ein magnetisches **Wanderfeld**).

Die an beiden Seiten des Fahrwegs befindlichen **Führmagnete** halten das Fahrzeug im berührungsfreien Schwebestand. (siehe Bild 1a und 1b).

Bild 1a



Bild 1b



Beim **Start** wird das abgesetzte Fahrzeug magnetisch **15 cm** bis auf **1 cm unter dem Stator** angehoben. Der Abstand von 1 cm wird während der Fahrt, elektronisch exakt gehalten.

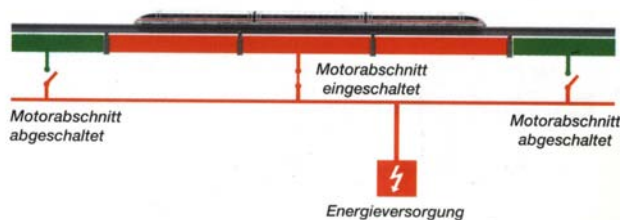


Bild 2

Strom fließt immer nur dort wo sich ein Fahrzeug befindet (siehe Bild2) und er kann nur in der einen **oder** in der anderen Richtung fließen, d. h. eine **Begegnung** von Fahrzeugen ist **technisch nicht möglich!** Auch **Auffahrunfälle** sind ausgeschlossen, weil in jeder Richtung immer nur die gleiche Geschwindigkeit möglich ist. Durch **Frequenzveränderung** des Drehstroms lässt sich die **Geschwindigkeit** regeln. **Gebremst** wird durch **Umpolen der Wanderfeldrichtung**. Bei **Stromausfall** fährt das Fahrzeug über **Bordbatterien** zum nächsten Haltepunkt

Der Werdegang dieser modernsten Bahn der Welt:

Am 21.Sept.1935 wurde dem Erfinder Hermann Kemper das Patent für eine "Schwebebahn mit räderlosen Fahrzeugen" erteilt.



Ab 1972 (Nach Weltkrieg und Wiederaufbau): Entwicklung der **Magnetschnellbahn**

- 1975 und 1976 die erste Inbetriebnahme bei Thyssen-Henschel (Hersteller des TR).
- 1979 Präsentation des für Personentransport zugelassenen **TR 05** auf der Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) in Hamburg.]
- 1984-1987 Bau der 31,5 km langen **Transrapid-Versuchsanlage-Emsland (TVE)**.
- 1988 Entwicklung des **TR 07**.
- 1991 staatliche Erteilung der **Einsatzreife** .
- 1993 stellt der **TR 07** mit 450 km/h einen **Weltrekord für Magnetschnellbahnen auf**.
- 1999 kommt der **TR 08** auf der TVE zum Einsatz.

Seit **1. Jan. 2003** verkehrt der **TR 08** in **Shanghai** 2-spurig im kommerziellen Betrieb.

Im **10-Min.-Takt** sind drei vollautomatisch gesteuerte Fahrzeuge mit jeweils 5 Sektionen im Einsatz.

Auf der **nur 30 km** langen Strecke schweben sie seit 4 Jahren regelmäßig, mit **430 km/h**, **täglich 14 bis 16,5 Std. ohne Probleme!**

- **Nov. 2003** hat der TR einen neuen **Rekord mit 501,5 km/h** erzielt. Wohl gemerkt: auf der **nur 30 km** langen Strecke!

Technische Fahrzeugdaten:

Länge: Bugsektion:ca. **27 m**, Mittelsektion: ca. **25 m**.

Breite: **3,7 m**

Höhe: oberhalb des Fahrwegs: ca.**2,6 m**

Leergewicht: ca. **45 t pro Sektion**

Sitzplätze: Bugsektion: **78** , Mittelsektion: **110**



Vergleich: TR zu ICE:

Transrapid	ICE
kann nicht entgleisen (siehe Bild 1)	-kann entgleisen (z. B. Eschede: 101 Tote)
- Auffahrunfälle und Frontal-Zusammenstöße sind technisch ausgeschlossen	-wiederholt schwere Auffahrunfälle und Frontal-Zusammenstöße, oft mit vielen Toten
-Höchstgeschwindigkeit: > 500 km/h	- Höchstgeschwindigkeit: 334 km/h
-Lautstärke: bei 250 km/h: 82 dB(A)	-Lautstärke: bei 250 km/h 90 dB(A), ca. doppelt so laut wie TR.
-Steigfähigkeit: mind. 10%	-Steigfähigkeit: max. 4%
-keine Reibung= kein Verschleiß	-hohe Reibung (Rad/Schiene)= großer Verschleiß
-braucht 5 km um auf 300 km/h zu Beschleunigen	-braucht 25 km um auf 300 km/h zu beschleunigen

Also ist der **TR** dem **ICE** nicht nur **auf Langstrecken** sondern auch **auf Kurzstrecken hoch überlegen!**

Wintertauglichkeit: Bei **R/S** sind bei Vereisung der Stromleitungen erhebliche **Störungen bis Stillstand** möglich. Beim **TR** liegen **Tragmagnete geschützt** an der Fahrwegunterseite. Keine freiliegenden Stromleitungen. Die Bodenfreiheit beträgt **15 cm**. Bei deutlich mehr Schnee stehen **Räumfahrzeuge** zur Verfügung.

Magnetfelder (Elektrosmog): Beim TR weit **geringer als bei Hausgeräten** (Haarföhn, Fernseher).

Kosten: Laut Zeitung **DIE WELT** wäre der **TR auf der Strecke Frankf.-Köln** durch **Entfall zahlreicher Tunnel** und umweltzerstörender **Einschnitte** in die Natur **um 30% billiger** gewesen als der **ICE3**, aber die starke **Bahnlobby** hat den **TR verhindert!**

Derzeit wird über folgende Projekte verhandelt:

- China:** Verlängerung der Strecke in Shanghai um ca. **30 km** (Bau in Vorbereitung).
- Deutschland:** München-Flughafen, **37 km** (in Vorbereitung. Problem: Unbelehrbare Gegner!)
- England:** Projektstudie für **800 km** von London nach Glasgow in Auftrag.
- Bahrein:** Wüsten-Transrapid, ca. **800 bis 2000 km** in Verhandlung.
- Holland:** Amsterdam-Groningen, **184 km** und evtl.weiter bis Hamburg.
- USA:** z.B. Baltimore-Washington, **60 km**, oder Pittsburgh-Flughafen **76 km**.
- Australien:** Melbourne-Flughafen **27 km**.
- Iran:** Theheran- Madschaf **800 km** (Machbarkeitsstudie in Auftrag, 1,5 Mr. \$ Anschubfinanz.)

Die **ganze Welt ist fasziniert** von dieser **deutschen Erfindung**, nur im Erfinderland wird diese geniale Technik von vielen Seiten boykottiert. Starke **Lobbies**, die im TR eine Gefährdung ihrer Eigeninteressen sehen und ein mangelnder technischer Sachverstand verhindern die Realisierung des TR. Auch die **Grünen**, die eigentlich die stärksten Befürworter dieses nachweislich **umweltfreundlichsten aller Verkehrsmittel** sein müssten, **blockieren** seit Jahrzehnten den Siegeszug dieser Spitzentechnologie.

Statt die Weltspitze in der Bahntechnik zu erobern und weltweit dauerhaft Milliarden-Aufträge zu erlangen, wurde diese **Zukunftschance durch deutsche Kurzsichtigkeit zunichte gemacht**.

In Deutschland erfunden, doch im Ausland verwertet: wie bei **PC, Fax, Video CD**, u.s.w.

Quellen:

- ZEVrail Sonderdruck 2003 zum Transrapid
- Diplomarbeit „der Transrapid“ von Christian Domann
- Herstellerprospekte

Handout GFS von Leo März



- Anzeige -



www.pro-transrapid.org



Mobility Evolution



SPD-Fraktionschef Franz Maget
am 13. Februar 2003 im Landtag.

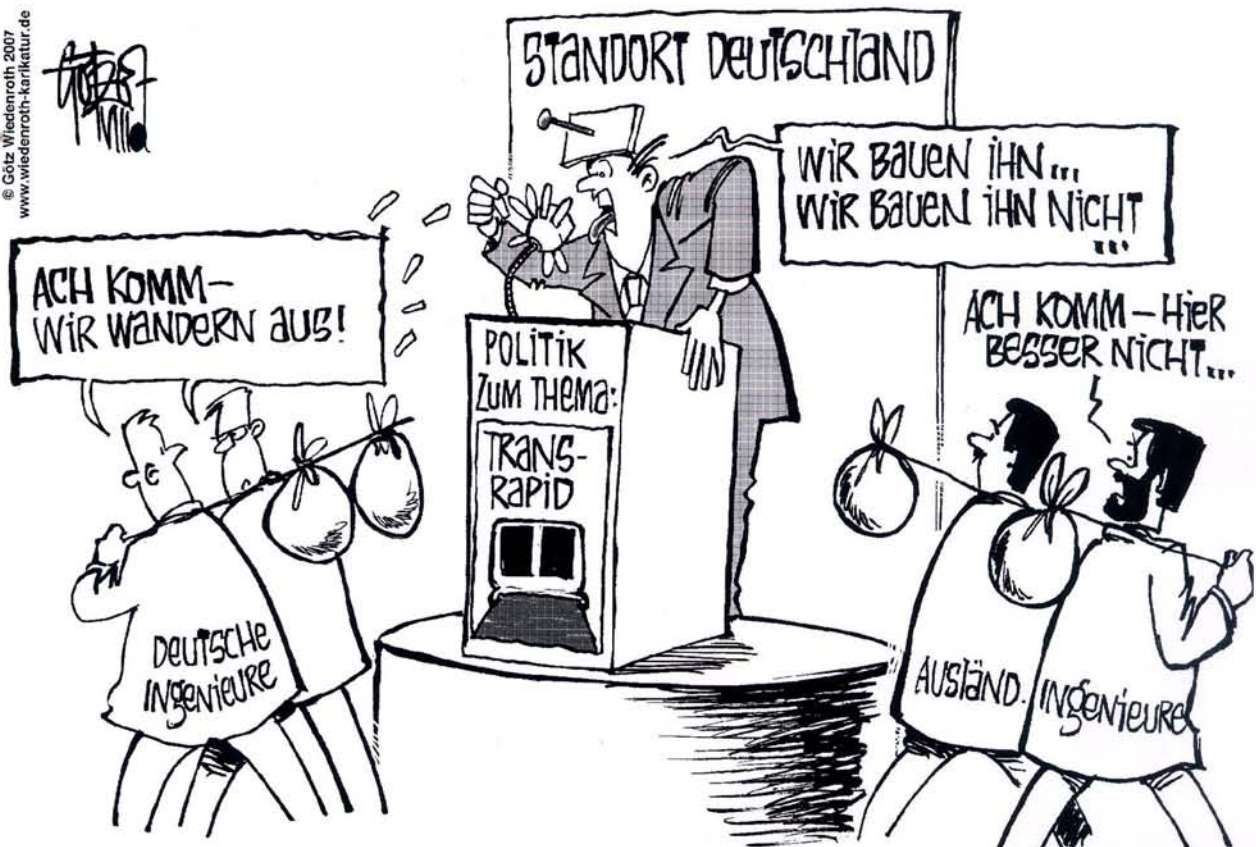
Alles richtig

„Die Pluspunkte des Transrapid liegen auf der Hand: Das sind technische Vorteile, das ist die Geschwindigkeit, das sind energetische Vorteile, und er ist eine technologische Chance für Deutschland, und er schafft Arbeitsplätze. (...) Das ist eine Exportchance, und wir haben bewiesen, dass wir sie nutzen. Ich bin auch davon überzeugt, dass der Transrapid ein Besuchermagnet in München und auch anderswo sein

würde. Ich teile nicht die Auffassung der GRÜNEN, deren Haltung ich eher als eine grundsätzliche Ablehnung des Transrapid verstehe. (...) Ich darf daran erinnern, dass SPD und GRÜNE im Koalitionsvertrag in Berlin verabredet haben, dass wir die Bundesmittel für dieses Projekt weiterhin bereitstellen wollen. Ich zitiere (...): „Für die finanzielle Unterstützung für den Bau von Anwendungsstrecken für die Magnet-

schwebetechnologie stehen auch weiterhin Bundesmittel in einer zugesagten Gesamthöhe bis zu 2,3 Milliarden zur Verfügung.“ Wenn man eine solche Koalitionsvereinbarung abschließt, muss man sich auch daran halten. Dann darf man hinterher nicht sagen, dass man das Projekt nirgendwo in Deutschland verwirklichen wolle.“
Quelle: Plenarprotokoll 14/110, Seiten 8022 ff.

© Götz Wiedenroth 2007
www.wiedenroth-karikatur.de



Ingenieurmangel im Land der politischen Besserwisser

Einigung über Transrapid greifbar nahe

Berlin – Bayerns Ministerpräsident Edmund Stoiber und Bahn-Chef Hartmut Mehdorn wollten sich gestern Abend in München treffen, um über die offenen Finanzfragen beim Bau der Magnetschwebebahn Transrapid zu beraten. Das Gespräch sollte in der Bayerischen Staatskanzlei stattfinden, hieß es in der Umgebung des Transrapid-Konsortiums. An dem Schwebebahn-Projekt sind vor allem ThyssenKrupp, Siemens und die Deutsche Bahn beteiligt.

Der Bau der umstrittenen Transrapid-Strecke vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen steht vor allem wegen der ungeklärten Finanzierung auf der Kippe. Die gesamten Kosten wurden bislang auf 1,85 Milliarden Euro geschätzt. Offenbar ist die Finanzierungslücke von 165 Millionen Euro aber mittlerweile fast geschlossen. Die Deutsche Bahn sei bereit, einen hohen zweistelligen Millionenbetrag zuzuschießen. Der Rest solle mit Fördermitteln der Europäischen Union bestritten werden. Kanzlerin Angela Merkel wolle darüber mit EU-Kommissionspräsident José Manuel Barroso sprechen.

Stoiber setzt bei der Finanzierung des Transrapids auf eine endgültige Einigung noch in dieser Woche – also unmittelbar vor dem CSU-Parteitag. Stoiber würde das Projekt nur zu gern noch vor seinem Rückzug auf die Bahn bringen. Offenbar ist es Wirtschaftsminister Erwin Huber (CSU) bei seinen Gesprächen in den vergangenen Wochen gelungen, die Deckungslücke auf ein Minimum abzusenken.

Nach Einschätzung Stoibers könnte die Summe aus dem EU-Forschungsetat finanziert werden. Es sei allerdings nicht ganz einfach, alle Beteiligten an einen Tisch zu bekommen. „Das ist die letzte, aber wirklich die allerletzte Chance“, sagte Stoiber zu den laufenden Verhandlungen. „Wenn dies scheitert, dann ist die Magnetschwebebahn erledigt.“ Siemens habe bereits deutlich gemacht, dass der Konzern die Transrapid-Patente dann verkaufen wolle.

Scheitert der Zug hierzulande, ist er auch international wohl endgültig am Ende. Bisher fährt er nur im chinesischen Shanghai und auf einer Teststrecke im Emsland. Außer in Deutschland ist zudem in den kommenden Jahren keine Bauentscheidung zu erwarten. Die Hersteller der Bahn üben sich nach den jahrelangen Diskussionen deshalb nun in Optimismus. DW

CSU-Spitze macht Druck nach Koalitionsrunde

Bayern drängt zum Transrapid

**Stoiber und Huber halten Finanzierung für gesichert
CDU und SPD skeptisch / Stadt München will klagen**

Berlin – Beim Treffen der Koalitionsspitzen in Berlin ist nach Angaben des bayerischen Wirtschaftsministers Erwin Huber ein Durchbruch für den Bau der Transrapidstrecke in München erzielt worden. Dagegen warnten Regierungskreise und Vertreter von CDU und SPD vor verfrühter Euphorie. Es gebe noch keine Verständigung über die Finanzierung. Es seien nur weitere Verhandlungen für die nächste Zukunft vereinbart worden.

Nach Informationen der *Süddeutschen Zeitung* bekundeten bei dem Vierer-Treffen die Koalitionsspitzen ihren Willen, „die Magnetschwebetechnik in Deutschland zu realisieren“. Darin seien sich CSU-Chef Edmund Stoiber und Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) sowie der SPD-Vorsitzende Kurt Beck und Vizekanzler Franz Müntefering (SPD) grundsätzlich einig gewesen. Bayerns Wirtschaftsminister Huber sprach vom „politischen Durchbruch für den Transrapid“. Er sagte, der Wille der Koalitionsspitze sei da, den Transrapid zu bauen. Nach Klärung „der letzten Finanzierungsdetails“ werde es „noch im September eine unterschrittsreife Vereinbarung geben“. Die Planung für den Transrapid sei weit fortgeschritten, schon 2011 „könne der erste Transrapid fahren“. Nicht ganz so optimistisch äußerte sich Bayerns künftiger Ministerpräsident Günther Beckstein (CSU): „Wir sind auf einem guten Weg, das ist aber noch nicht abgeschlossen.“ So müsse insbesondere noch verhandelt werden, „wer das Risiko der Kostensteigerungen trägt“.

Dagegen zeigten sich Regierungskreise in Berlin verwundert über die Erfolgsmeldungen aus München. Sie wiesen auf die weiterhin ungeklärte Finanzierung des mit 1,85 Milliarden Euro veranschlagten Projekts der Transrapid-Trasse in München hin. Das Gespräch der Regierungsspitzen habe keine große Änderung ergeben. „Es sind noch immer Finanzierungsfragen offen“, sagte eine Sprecherin des Verkehrsministeriums. Der Bund stehe einer Realisierung des Projekts nicht im Wege, wenn diese Fragen geklärt seien. „Dazu müsste sich auch Bayern bewegen.“

Finanzminister Peer Steinbrück sagte nach Informationen der SZ in einer internen Runde gegenüber Mitarbeitern, so-

lange nicht alles unter Dach und Fach sei, seien alle anders lautenden Meldungen kontraproduktiv. Wie es aus Regierungskreisen hieß, ist am Montagabend zwischen den Koalitionsspitzen lediglich vereinbart worden, dass möglichst bald unter Einbeziehung des Finanzministers weitere Verhandlungen geführt werden sollen. Auf Seiten der Bundesregierung könnten sich die beteiligten Ministerien bereits bei der Koalitionsklausur am Ende dieser Woche in Meseberg auf eine gemeinsame Position verständigen.

Die Kosten des Projekts von 1,85 Milliarden Euro sollen zur Hälfte der Bund und zu einem Viertel das Land Bayern tragen. Das restliche Viertel soll von der Deutschen Bahn, der Münchner Flughafengesellschaft und aus EU-Mitteln aufgebracht werden. Allerdings gibt es nach Darstellung aus Regierungskreisen in Berlin bei dieser Aufteilung noch erhebliche Finanzierungslücken. Dies betreffe den von Bayern erwarteten Bundesanteil, aber auch die eingeplanten EU-Mittel und die Beteiligung der Flughafengesellschaft. Wenn es tatsächlich dazu komme, dass der Bund die Hälfte der Gesamtkosten übernimmt, müsste Finanzminister Peer Steinbrück den bisher zugesagten Bundesanteil von 550 Millionen Euro fast verdoppeln.

Express-S-Bahn als Alternative

Die Beteiligung der Münchner Flughafengesellschaft am Bau der Transrapid-Strecke – die Rede ist von etwa 100 Millionen Euro – soll offenbar trotz des vehementen Widerstandes der Stadt München, die Mitgesellschafter ist, durchgesetzt werden. Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) sagte der *Süddeutschen Zeitung*, er werde „durch ein Veto im Aufsichtsrat verhindern, dass sich die Flughafen München GmbH an der Finanzierung des Transrapids beteiligt“. Ude kündigte an, notfalls zu klagen.

Erwin Huber sagte der SZ dazu: „Die Stadt hat gar kein Vetorecht“ – jedenfalls dann nicht, wenn der Flughafen seinen Transrapid-Anteil aus den laufenden Einnahmen bestreite. Klagen will die Stadt München außerdem gegen die baurechtliche Genehmigung der Transrapidstrecke durch die Regierung von Oberbayern. Das rot-grün regierte München favorisiert eine Express-S-Bahn zum Flughafen. (München) bov/jkä/jsc

Süddeutsche Zeitung Nr. 192

DIE WELT

München, Mittwoch, 22. August 2007

Bayerisches Fernsehen
 Rundfunkplatz 1
80 335 München

Brauchen wir den Transrapid? Mi., 29. August 2007

Sehr geehrte Damen und Herren,
 Sie haben sich bemüht, Ihrem verfassungsgemäßen Informationsauftrag gerecht zu werden, das ist löblich und verdient wegen sonstiger Erfahrung mit den Allgemein Rechtlichen Anerkennung.

Allerdings wäre dieses Unterfangen sicher erfolgreicher gewesen, wenn bei der Zusammenstellung der Akteursrunde einfachste Kriterien zur Urteilsbildung beachtet worden wären. Einem Publikum, dem das Rattern von Eisenbahnen durch neurotisch Umweltbewegte täglich als notwendiges Übel eingehämmert wird und dem folglich Lärm-schutzzäune als Ultima Ratio technischen Fortschrittes erscheinen müssen, hätten, wenn überhaupt, nur harte technische Fakten weiterhelfen können. Die aber waren eine Fehlanzeige. So musste die völlig unsinnige Behauptung eines sich selbst zum Fachmann hochstilisierenden Zwangsbeglückers, der Transrapid verbrauche 3,5 mal so viel Energie wie eine S-Bahn, unwiderlegt und damit irreführend, stehen bleiben. Dabei hätte hier schon klarer Menschenverstand genügt. Ein System ohne Reibungs- und Rollwiderstände, bei dem der Antrieb im Fahrweg liegt und nicht herum-gefahren werden muß, Fahrstrom nur dort erforderlich ist, wo der Zug fährt, ist nun mal sparsamer als die aus dem vorvorigen Jahrhundert stammende Rad /Schie-netechnik. (34 Wh/Sitz/km bei 300 km/h = ein Drittel weniger als der ICE)

Eine Magnetschwebbahn ist eben gleichermaßen für Kurz- oder Langstrecken die richtige Wahl, weil sie für das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit nur 5 km benötigt, der ICE hingegen 30 km. Wer hätte das dem in seinen Dogmen paralysierten, grünen Finanzpolitiker klarmachen sollen? Ebenso die Tatsache, daß ein Transrapid bei den für München geplanten 200 km/h deutlich leiser wäre als eine 60 km/h schnelle Express-S-Bahn.

Warum werden eigentlich regelmäßige Verteuerungen, wie bei Stuttgart 21 oder den Mehdornschen ICE-Neubaustrecken widerspruchlos, gleichsam als höhere Gewalt, hingenommen, nur dann nicht, wenn es um Zukunftstechnik geht?

Der Einzige in der Runde, der sich durch ständiges ironisierendes Dazwischenreden und provozierendes Grinsen nicht aus der Ruhe bringen ließ und demzufolge seine Argumente nachvollziehbar anbringen konnte, war Minister Huber. Also lieber Bayerischer Rundfunk, auf ein Neues, denn wieso bekommt Berlin einen unproduktiven Glaskasten für 1000 Mio. € und in München sollen zusätzliche 300 Mio. € für effektive Zukunftstechnik nicht möglich sein?

Mit freundlichen Grüßen
 DR.-ING. WULF H. RUMPEL

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Seite 18 / Donnerstag, 1. Februar 2007, Nr. 27



Herrn
Minister Erwin Huber
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und Technologie

Tostedt, 31. August 2007

80 525 München

Brauchen wir den Transrapid? Sendung des bayerischen Rundfunks vom 29.8.07

Sehr geehrter Herr Minister,
Sie haben in der o.g. Sendung mit Überzeugung und Ruhe die politischen und finanziellen Argumente, die für die in München seit langem geplante Magnetstrecke sprechen, dargelegt. Sie haben sich dabei nicht durch ironisierende Bemerkungen, hämisches Grinsen und ideologische Anwürfe zweier Transrapidgegner aus der Ruhe bringen lassen. In einer Zeit der Beliebigkeit und allgemeiner Betroffenheitsrituale bedeutet das viel und dafür möchte ich Ihnen besonders danken.

Zu kurz kamen allerdings technische Begründungen, hier wäre ein Fachmann mit technischer Kompetenz wünschenswert gewesen, denn so mußte die völlig hergeholte Behauptung, daß der Transrapid 3,5 mal soviel Energie verbrauchen würde wie eine S-Bahn, unkommentiert und damit irreführend stehen bleiben. Ein Fahrzeug, welches weder Roll- noch Reibungswiderstände zu überwinden hat und bei dem nur der befahrene Streckenteil unter Spannung steht, dessen Antrieb in der Strecke liegt und nicht herumgefahren werden muß, benötigt nun mal weniger Strom als das tradierte Rad/Schienensystem. Genau genommen 34Wh/Sitz/km bei 300 km/h, also ca. ein Drittel weniger als der ICE.

Um auf Tempo 300 km/h zu kommen benötigt der ICE 30 km, der Transrapid nur 5 km. Ob also Kurz- oder Langstrecke, die neue Technik ist hier wie dort Rad/Schiene überlegen.

Die von den Anhängern der Alttechnik gewünschte alternative Express-S-Bahn ist bei 60 km/h deutlich lauter als der Transrapid bei den für München geplanten 200 km/h. Auch der ersparte, umfangreich zu erwartende Lärmschutz dürfte also für ihn sprechen.

Sehr geehrter Herr Minister, bitte bleiben Sie bei Ihrer beharrlichen Linie, fordern Sie für mögliche weitere Auseinandersetzungen mehr technische Vergleiche und erhalten Sie München ein weiteres Stück Zukunft. Wenn in Berlin für 1 000 Mio. € ein unproduktiver Glasbahnhof gebaut werden kann, weshalb sollen dann fehlende 300 Mio. € in München für wirkliche Hochtechnik ein Hindernis sein? Und wieso werden eigentlich Kostensteigerungen bei Projekten wie Stuttgart 21 und den ICE-Neubaustrecken Köln-Frankfurt oder Nürnberg-Ingolstadt widerspruchlos, gleichsam als höhere Gewalt, hingenommen?

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

In 10 Minuten alle 10 Minuten



Der Bayerische Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie



Bayer. Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
80525 München

Herrn
Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel
Am Toberbusch 19
21255 Tostedt

Telefon
(0 89) 21 62-01
Telefax
(0 89) 21 62-2760

München, den 15.10.2007

Sehr geehrter Herr Rumpel,

vielen Dank für Ihr freundliches Schreiben vom 31. August 2007.

Es freut mich sehr, dass Sie ein Befürworter des Transrapid sind. Die Bayerische Staatsregierung steht fest hinter diesem Projekt. Wir wollen eine leistungsfähige Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Flughafen München sicherstellen. Der Transrapid ist dazu ohne Alternative. Ich hoffe, dass es uns in den kommenden Wochen gelingt, die Kritiker dieses Projektes von seinen großen Vorzügen zu überzeugen. Ich freue mich über jede Unterstützung, die das Vorhaben erfährt.

Nochmals herzlichen Dank für Ihre freundlichen Zeilen.

Mit freundlichen Grüßen

Erwin Huber

Dienstgebäude
Prinzregentenstr. 28, 80538 München
Abteilung Landesentwicklung
Prinzregentenstr. 24, 80538 München

Telefon Vermittlung
(0 89) 21 62 01
Telefax
(0 89) 21 62-2760

E-Mail
poststelle@stmwivt.bayern.de
Internet
www.stmwivt.bayern.de

Öffentliche Verkehrsmittel
U4, U5 (Lehel)
17, 100 (Nationalmuseum/
Haus der Kunst)

Noch ist nicht ozapft

Wie einst Franz Josef Strauß hat auch Edmund Stoiber einen Zug ins Zögerliche. Diesmal aber ließ er – gewissermaßen auf den letzten Metern – alle Vor-sicht fahren und gab sich siegesgewiss. Die 37 Kilometer lange Transrapid-Strecke zwischen dem nach Strauß benannten Flughafen und dem Münchner Hauptbahnhof im Auge, wählte er starke Worte: „Die politisch Verantwortlichen werden dieses Projekt nicht mehr stoppen.“

Da hat Stoiber womöglich übersehen, dass München zwar in Bayern, dieses aber in Deutschland liegt – und deswegen der eine oder andere schon Mittel und Wege finden wird, das Ganze doch noch unmöglich zu machen. Diesmal war es Münchens Oberbürgermeister Christian Ude von der bayerischen Riesenpartei SPD. Das Kräfteressen gehe jetzt erst los, sagte der im Fingerhakleridiom des Oktoberfestes. Kühn schwingt sich Ude an die Spitze einer breiten Münchner Verhinderungsbewegung, die sich schon seit geraumer Zeit formiert. Der „Finanzierungsvertrag“, den Stoiber gestern frohlockend vorstellte, sei nichts als ein frommer Wunsch. Und wer nur ein wenig Erfahrung mit der Geldbeschaffung für Großprojekte hat, weiß, dass Ude hier na-

türlich Recht hat. Es wäre ein Wunder, wenn die bisher veranschlagten 1,85 Milliarden Euro – fein säuberlich zwischen Bund, Freistaat, Bahn, Flughafen, EU, Siemens und Thyssen-Krupp aufgeteilt – tatsächlich reichten.

Der wahre Grund für Udes Nein zum Transrapid ist aber kein haushälterischer. Er will den schnellen Zug einfach nicht. Und er zieht dabei alle bekannten Argumente vor, die stets gegen Großprojekte in Stellung gebracht werden. Also: Brauchen wir nicht, verschandelt die Stadt, verhindert Wohnungsbau. Mithin: Lebenswelt gegen Großes, das nicht heimelig ist.

Das ist – bei aller Problematik des Transrapid im Einzelnen – im Grunde genommen eine kleinkarierte Diskussion. Bevor etwas Neues auch nur einmal eine Chance im wirklichen Leben bekommt, wird es aussortiert. Christian Ude ist es so auf effektvolle Weise gelungen, Edmund Stoiber den Abschied zu vergällen. Dieser gab sich gestern sicher, dass der Transrapid zum Oktoberfest in vier Jahren fahren werde. Dem könnte das Kiez-Spießertum noch einen dicken Strich durch die Rechnung machen.

Thomas Schmid

forum@welt.de

Transrapid, jetzt oder nie

Der Bau einer Transrapid-Strecke vom Münchner Flughafen zum Hauptbahnhof in der City ist viel mehr als nur ein Verkehrsprojekt. Er ist auch ein Symbol für die Innovations- und Zukunftsfähigkeit unseres Landes. Mit einer Nutzung der modernen Magnetschwebetechnik würde Deutschland der Welt die Leistungsfähigkeit dieser hierzulande entwickelten Technologie demonstrieren. Wir sollten dies nicht allein den Chinesen überlassen. Der Transrapid ist und bleibt eine Zukunftstechnik – auch wenn es die Gegner der schwebenden Züge geschafft haben, zahlreiche Lügen über die Eigenschaften des Transrapids zu verbreiten. Noch immer glauben etwa viele Menschen, dass der Transrapid extrem laut und deshalb abzulehnen sei. Die Wahrheit ist jedoch, dass der Transrapid bei jeder gegebenen Geschwindigkeit das leiseste Verkehrsmittel ist, das es überhaupt geben kann. Leiser

Noch keine neuen Transrapid-Tests

Lathen/Berlin – Trotz der Vereinbarung für das Münchner Transrapid-Projekt rechnet das Betreiberkonsortium mit keiner zügigen Fahrgenehmigung für den neuen Transrapid im emsländischen Lathen. Man müsse zunächst die Ergebnisse der für Oktober in Hannover geplanten Sicherheitskonferenz abwarten, sagte eine Sprecherin von Transrapid International am Dienstag in Berlin. Frühestens dann könne gesagt werden, ob und wann der Betrieb auf der Versuchsstrecke wieder starten könnte. Der neue Transrapid TR 09 steht bereits in Lathen und soll künftig in München eingesetzt werden.

geht es gar nicht, denn der Transrapid hat weder Motoren- noch Turbinengeräusche, und schon gar nicht verursachen irgendwelche Räder auf Schienen Lärm. Alles, was man von einem Transrapid hört, ist ausschließlich der, allerdings unvermeidliche, Luftzug.

Verkehrspolitisch mag es sinnvollere Transrapid-Trassen geben als die in München. Doch in Bayern hat man jedenfalls schon immer verstanden, wie wichtig der Einsatz dieser Technologie im eigenen Lande ist, um sie als Exportprodukt zu etablieren. Nun gibt es – ein letztes Mal – die Chance, den Transrapid in Deutschland als reguläres Verkehrsmittel zu etablieren. Es wäre ein fatales Signal, wenn die Industrie nicht die relativ kleine Finanzierungslücke schließen würde.

Norbert Lossau

norbert.lossau@welt.de

FRANKFURTER
ALLGEMEINE
ZEITUNG
12. JANUAR 2008



Paragrafenmühle

Industrie akzeptiert Festpreis für Transrapid

München – Im Ringen um die Finanzierung des umstrittenen Münchner Transrapid-Projekts hat sich die Industrie nach Angaben von Bayerns Wirtschaftsminister Erwin Huber (CSU) zur Vereinbarung eines Festpreises bereit erklärt. Damit soll eine Kostenexplosion des bislang auf 1,85 Mrd. Euro geschätzten Projekts vermieden werden.

Die Wirtschaft sehe angesichts der zu erwartenden Steigerungen bei Bau- und Materialkosten außerdem Einsparmöglichkeiten und suche nach baulichen Alternativen, sagte Huber nach Gesprächen mit dem Transrapid-Konsortium.

Für die Berechnung des Festpreises werde das Transrapid-Konsortium mit Experten der Deutschen Bahn (DB) jetzt alle Positionen des Magnetschwebbahn-Projekts vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen einzeln durchgehen, sagte Huber. Danach sei die Industrie bereit, noch vor Baubeginn einen Festpreis zu nennen. Ein großer Teil der „behaupteten Risiken“ werde damit abgedeckt, so Huber. Bei einem abschließenden Spitzengespräch von Bahn, Politik und Wirtschaft solle binnen der nächsten drei Wochen eine Lösung für die noch bestehende Finanzlücke von 165 Mio. Euro erzielt werden, sagte Huber.

Er hofft unter anderem, dass die Bahn ihren bislang eingeplanten Anteil von 185 Mio. Euro aufstockt. Der Bund will als Obergrenze 925 Mio. Euro zuschießen, Bayern 475 Mio. Eine höhere Beteiligung des Freistaats an den Transrapid-Kosten hatte Huber abgelehnt.

Die bisherige Kostenschätzung von 1,85 Mrd. Euro für die 37 Kilometer lange Magnetschwebbahn-Trasse stammt aus dem Jahr 2004. Es wird aber über Mehrkosten von bis zu einer Mrd. Euro spekuliert. Huber hatte mit dem Konsortialführer Hochtief sowie Thyssen-Krupp, Siemens, Bilfinger Berger und Max Bögl Gespräche geführt.

Der bayerische SPD-Fraktionsvize Thomas Beyer sprach von einer erneuten Verhandlungspleite. Huber täusche die Öffentlichkeit. Er stelle das Gespräch als Erfolg dar, während die Industrie das bisherige Finanzkonzept als „pure Illusion“ entzaubere. *dpa*

20. SEPTEMBER 2007

Stoiber sieht Transrapid-Projekt unterschriftsreif

Bad Staffelstein – Der scheidende Ministerpräsident Edmund Stoiber (CSU) setzt bei der Finanzierung des Transrapids auf eine endgültige Einigung in der kommenden Woche. Möglicherweise, so Stoiber, könne die Vereinbarung am 25. oder 26. September unterzeichnet werden. Wirtschaftsminister Erwin Huber (CSU) sei es gelungen, die Deckungslücke bei seinen Gesprächen bereits auf 50 Millionen Euro abzusenken, die nach Stoibers Einschätzung aus dem EU-Forschungsetat finanziert werden könnten. Es sei allerdings „nicht ganz einfach“, alle Beteiligten an einen Tisch zu bekommen, sagte Stoiber am Mittwoch bei der Herbstklausur der Landtags-CSU in Kloster Banz. Auch Fraktionschef Joachim Herrmann gab sich zuversichtlich. „Wir sind kurz vor dem Ziel“, sagte er. Details zu den offenen Finanzierungsfragen zwischen Bund, Bayern, der Deutschen Bahn sowie der Industrie nannte er allerdings nicht. Bereits zu Wochenbeginn hatte sich die Industrie nach Angaben Hubers zur Vereinbarung eines Festpreises bereit erklärt.

Damit soll eine Kostenexplosion bei dem bislang auf 1,85 Milliarden Euro geschätzten Projekt vermieden werden. „Das ist die letzte, aber wirklich die allerletzte Chance“, sagte Stoiber zu den laufenden Verhandlungen. „Wenn dies scheitert, dann ist die Magnetschwebbahn erledigt.“ Siemens habe bereits deutlich gemacht, dass man die Transrapid-Patente dann verkaufen wolle. In diesem Zusammenhang warf Stoiber dem Münchner Oberbürgermeister und Transrapid-Gegner Christian Ude (SPD) vor, gegen die Interessen der Stadt zu handeln. Wenn der Transrapid nicht komme, werde sich in den nächsten 10 bis 15 Jahren nichts an der Anbindung des Flughafens an die Stadt ändern. *DW*

Stärkt Bayern als Innovationsstandort, fördert Exportchancen von High-tech „Made in Germany“, erhält den Vorsprung in der Technologie und verhindert Abwanderung von Hochtechnologie.

Gastkommentar

Ein Trauerspiel

Eines muss man Gerhard Schröder lassen – der Ex-Kanzler hat das sichere Gespür für den großen Auftritt. Wenn Schröder in Stimmung ist, stiehlt er jedem die Show, auch Parteifreunden gibt er dann kein Pardon. Der Ude sei schuld, sagte Schröder denn auch ganz locker, als er vor zwei Jahren in München zu spät zur Verleihung eines Journalistenpreises erschien.



Dr. Reinhard Dörfler
IHK-Haupt-
geschäftsführer

Es könne ja wohl nicht angehen, räsionierte Schröder damals vor der versammelten Münchner Presse, dass er in nur 50 Minuten von Berlin nach München fliege, um danach auf der verstopften Straße in Richtung City im Dienstwagen eineinhalb Stunden lang im Stau zu stehen. „Lieber Christian, mach Dir nichts vor – der Transrapid muss her, auch wenn es die halbe Stadt kostet!“, feixte der Kanzler. Das saß. Ude blamierte sich zwangsläufig mit dem faden Hinweis, Schröder hätte statt des Autos auch die S1 Richtung City nehmen können.

Besser sind die Argumente der Transrapid-Gegner seitdem nicht geworden. Obwohl mittlerweile die Finanzierung für den Transrapid weitestgehend steht, macht das Anti-Bündnis unter Regie des rot-grün regierten Münchner Rathauses weiter Stimmung gegen das Projekt. Und das leider nicht ganz ohne Erfolg – Münchens Gazetten füllen ganze Seiten mit Bedenken echter und vermeintlich Betroffener. Und mit Argumenten, die auch durch ständige Wiederholung nicht richtiger werden: Zum Glück sind in Berlin die Würfel für den Transrapid längst gefallen. Da kann man es ertragen, das Trauerspiel der Münchner Kommunalpolitik. Denn das wird vorerst weitergehen ...

Industrie: Transrapid zum Festpreis

Münchener Merkur Nr. 222 | Mittwoch, 26. September 2007

München – Die bayerische Staatsregierung ist fest entschlossen, den Münchner Transrapid noch in der Amtszeit von Ministerpräsident Edmund Stoiber endgültig durchzusetzen. Wie unsere Zeitung aus sicherer Quelle erfuhr, will Stoiber die letzten noch offenen Finanzierungsfragen für das 1,85-Milliarden-Euro-Projekt in einer Gipfelrunde mit Bahnchef Mehdorn und den Chefs der am Bau des Trans-

rapids beteiligten Konzernen klären. Dieses Gespräch soll noch vor dem am 28. September beginnenden CSU-Parteitag stattfinden. Neben den Chefs von Siemens, Thyssen-Krupp sowie der Baukonzerne Hochtief und Bilfinger & Berger soll auch ein Vertreter des Bundesverkehrsministeriums daran teilnehmen.

Bayerns Verkehrsminister Erwin Huber ist es offenbar gelungen, in zähen Verhand-

lungen mit der Industrie wichtige Zugeständnisse zu erreichen. Das Transrapid-Konsortium willigte laut Huber gestern ein, „ausgehend von festzulegenden Rahmenbedingungen“ den Transrapid zu einem Festpreis zu bauen, sodass die Auftraggeber Bund, Bahn und Land Bayern von etwaigen Nachschusspflichten für den Bau des Transrapids freigestellt werden. Die Industrieunternehmen wollen im

Gegenzug in Verhandlungen mit der Transrapid-Betreiberin, der Bahn AG, Kosteneinsparungen beim Bau erreichen. Huber begrüßte gegenüber unserer Zeitung dieses Vorhaben: „Wir wollen keinen Luxus-Transrapid, sondern ein sicheres und wirtschaftliches System.“

Auch die verbliebene Finanzierungslücke von 165 Millionen Euro scheint geschlossen. So soll die Bahn bereit sein, einen hohen zweistelligen Millionenbetrag zuzuschließen; dafür soll der Fahrpreis für den Transrapid von 15 auf 16 oder 17 Euro erhöht werden (eine S-Bahn-Fahrt vom Hauptbahnhof zum Flughafen kostet 8,40 Euro). Die Restsumme soll aus Fördertöpfen der EU mobilisiert werden. Wie unsere Zeitung erfuhr, will Kanzlerin Merkel darüber Gespräche mit EU-Kommissionschef Barroso führen. geo

» KOMMENTAR, WIRTSCHAFT

Magnetschwebbahn rückt näher – Stoiber lädt Bahnchef und Industriebosse zum Gipfel

Transrapid

Pro

Der Transrapid verkörpert ein höchst effizientes, klimaschonendes und sicheres Verkehrskonzept, das perfekt in unsere von Zeit-, Umwelt- und Energieproblemen bedrängte hochmobile Gesellschaft passt. Und er darf teuer sein – weil er mehr ist als ein bloßes Transportmittel, das ausschließlich in kleinlichen Kosten-Nutzen-Kategorien zu bewerten wäre: Nämlich ein Symbol deutschen Ingenieurgeistes, das schon zum Mahnmal deutscher Misere zu verkommen drohte. Sein wirklicher Wert wird sich erst in vielen Jahren zeigen.

Der Deutsche Heinrich Goebel erfand zwanzig Jahre vor Edison die Glühbirne, aber erst der Amerikaner verdiente sich die sprichwörtliche goldene Nase. Fax, Video und TV sind deutsche Errungenschaften, aber heute fest in asiatischer Hand. Konrad Zuse aus Berlin verdankt die Welt den Computer, aber der Amerikaner Bill Gates wurde mit ihm zum Multimilliardär. Transrapid-Erfinder Herrmann Kemper starb desillusioniert – aber sein „Kind“ könnte jetzt dank bayerischen Wagemuts vor einem späten weltweiten Durchbruch stehen. Welcher Interessent hätte sich denn je für eine Technologie erwärmen sollen, der das Land seiner Erfinder jahrzehntelang offen misstraut hat?

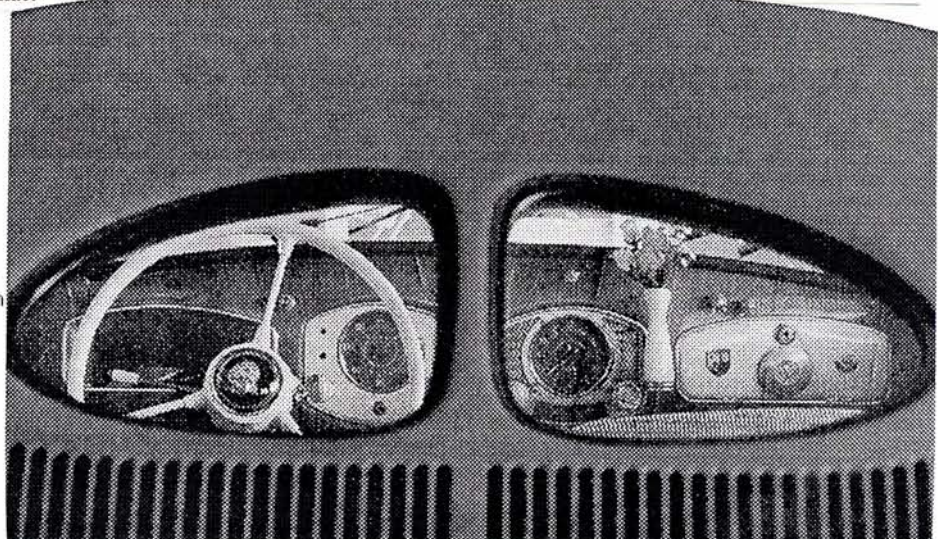
In der Zeit nach 1945 hat es tatsächlich einmal geklappt. Es wird berichtet, daß nach Überlassung des geplünderten Werkgeländes durch die englische Besatzung, Heinz Nordhoff, später der erste Generaldirektor der Volkswagen AG, aus herumliegenden Materialresten 90 Käfer zusammengebaut und in kleinen Margen in aller Herren Länder hatte exportieren lassen. Das war der Beginn einer Erfolgsgeschichte, die über 50 Jahre anhalten sollte und während dieser Zeit Arbeitsplätze, Einkommen und soziale Sicherheit gewährleistete. Warum sollte das nicht wieder gelingen?

Der Transrapid wird die Verkehrsprobleme der Münchner Flughafenregion entschärfen, die Wirtschaft beflügeln und den Staatshaushalt nicht sprengen. Vor allem aber wird er ein Bild Bayerns in die Welt tragen, das mit Geld nicht aufzuwiegen ist. Wer heute über den „Hightech-Hüpfer“ spottet, der könnte übermorgen stolz von München nach Berlin, von Sydney nach Melbourne oder von Miami nach New York schweben.



Lorenz von Stackelberg

Sie erreichen den Autor unter
Lorenz.von.Stackelberg@merkur-online.de



Mittwoch, 24. Oktober 2007 · Nr. 247/43 D2 FAZ

Gedanken zum 37. Bundeskongreß des VDEI vom 21. bis 23.09.2007 in Ludwigsburg

Vom Bezirk Hamburg als Gastdelegierter aufgestellt, nahm ich zum ersten Mal an einem VDEI-Bundeskongreß teil. Die Anreise erfolgte bereits am Donnerstag, so daß ich im Hotel Nestor noch Gelegenheit hatte, meine Bezirks- und Arbeitskreiskollegen zu treffen.



Am Freitag wurden zunächst Regularien festgelegt und verschiedene Berichte abgegeben. In der Eröffnungsrede unterstrich der Präsident Prof. Fendrich, daß es ihm gelungen sei, eine gute Beziehung zu Bahn-Chef Mehdorn aufzubauen. Als Folge dessen würde der Verband von der Bahn als ein kompetenter Gesprächspartner wahrgenommen werden, was jahrelang nicht der Fall gewesen wäre. Aus diesem Grund würde er dieses gute Verhältnis nicht leichtfertig aufs Spiel setzen. Demgegenüber ermutigte in einem Diskussionsbeitrag der scheidende Vorsitzende des AK Öffentlichkeitsarbeit Hans-Dietrich Springhorn vom Bezirk Hamburg den Vorstand, auch konträre verkehrspolitische Meinungen, wie z.B. zum Thema Bahnprivatisierung zu artikulieren. In diesem Zusammenhang wies er auch auf juristische Fakten hin, die nicht ignoriert werden dürfen. So hat etwa Hamburgs ehemaliger regierender Bürgermeister und Notar Henning Voscherau festgestellt, daß diversen Anlagen bzw. Bahnhöfe zweckgebundene Schenkungen sind, d.h. mit der Auflage versehen wurden, Schienenverkehr zu betreiben. Speziell für den Hamburger Raum hat er Archive durchstöbern lassen, und die alten Notarverträge haben zu dem beschriebenen Ergebnis geführt.



Gegen Mittag wurde der Bundeskongreß unterbrochen und der Deutsche Ingenieurtag abgehalten. Das Thema war: „Der Ingenieur zwischen Tradition und Innovation“. Die Vorträge waren fast durchweg hochinteressant. Besonders in Erinnerung geblieben war mir zunächst der Fachvortrag vom Prof. Dipl.-Ing. Klaus Riessberger von der TU Graz. Dieser beschrieb - mit rhetorischen Einlagen gespickt - die Rolle des Ingenieurs in der Gesellschaft. Dabei charakterisierte er die unterschiedlichen Ingenieursgenerationen - von der mit Berührungängsten gegenüber dem PC aber auch außerordentlich starker Bindung an das Unternehmen behafteten, die noch in den sechziger Jahren ihre Laufbahn begannen, bis zu dem „Milleniums“-Ingenieuren, welche den Führungskräften „am Rockzipfel“ hängen sollen. Er mahnte bei den Ingenieuren mehr Selbstvertrauen mit einem Zitat von Hegel an („Die Furcht zu irren ist schon der Irrtum selbst“). Ingenieure dürften auch keine Erfüllungsgehilfen der Juristen sein. Dabei sollten sich Ingenieure stets bewußt sein, daß Juristen ihre Abhandlungen nicht nur ganz anders lesen können, sondern ganz anders lesen werden. Ebenfalls beeindruckte mich der Vortrag von Prof. Dr.-Ing. h.c. Jörg Schlaich von sbp. Dieser zeigte an Bild-Beispielen, was schlechte und gute Brücken ausmachen. Er zeigte aber auch am Beispiel der Querung des Ganges in Kalkutta, wie deutsche Ingenieurskunst den Menschen in der dritten Welt helfen kann, aus eigener Kraft durch auf sie zugeschnederte Verfahren tragfähige Brücken zu bauen.

Von dem Unternehmer Ulrich Weiss erfuhr ich im Rahmen seiner Grußworte, daß dieser ebenfalls wie im letzten Jahr dem VDEI beitrug und von der Öffnung des Verbandes profitierte. Vor dreißig Jahren hätte er schon einmal einen Aufnahmeantrag gestellt und wäre abgewiesen worden. Aus Gesprächen mit Fachkollegen hörte ich heraus, daß diese die Öffnung des Verbandes durchaus positiv sehen, wenngleich ein Antrag für eine ausdrückliche Nennung von Führungskräften mit Hochschulabschluß als beitragsberechtigter Mitglieder keine Mehrheit fand.

Am Samstag fand einige hundert Kilometer weiter eine Gedenkfeier für die Opfer eines Bahnunglücks statt, deren Ursache eindeutig nicht die neue Technik war. Während der letzten Sitzung unseres Arbeitskreises Magnetschwebbahn (AK MSB) legten wir auf mein Anraten eine Schweigeminute für die 23 Opfer der Transrapid-Havarie ein, von denen ich eines seit Jahren persönlich kannte. Leider gab es vom Vorstand diesbezüglich keine Worte, obwohl das GFM- und VDEI-Mitglied Robert Gellekum sowie unser Vorsitzender des AK MSB Bernd Neumann sich hierfür einsetzten. Insgesamt begruben wir andachtsvoll in kleinstem Kreise den AK MSB. Ursprünglich wurde das Thema Transrapid im AK IWH mit behandelt. Ab Oktober 2002 war es geboten, einen eigenen Arbeitskreis einzusetzen, dessen Mitglieder das Thema engagiert voran brachten.

Unser Arbeitskreis wurde nach seiner letzten Sitzung mit dem Arbeitskreis Verkehrspolitik (VP) fusioniert, was erforderlich wurde, weil der bisherige AK-VP-Vorsitzende für eine neue Amtszeit nicht mehr zur Verfügung stand und sich innerhalb des Arbeitskreises niemand für seine Nachfolge kandidierte. In diese „Ehe“ brachten wir unsere Führungsspitze ein und bekamen dafür den Namen des Partners. Ob es sich befriedigend darstellte, daß Mitglieder des AK VP (alt) wohl mit großem Engagement bei der konstituierenden Beratung ihre Worte prägten, sich jedoch bei der Kandidatenkür merklich zurückhielten, sei dahingestellt. Auf der konstituierenden Sitzung wurden die Mitglieder des ehemaligen AK Verkehrspolitik ermutigt, einen zweiten stellvertretenden Vorsitzenden aus ihren Reihen zur kommissarischen Besetzung bereitzustellen. Ich wünsche unseren wieder gewählten Vorsitzenden, Bernd Neumann, seinem Stellvertreter Wilfried Lorenz und Schriftführer Ulrich Nossol viel Erfolg bei der Bewältigung ihrer Aufgaben. Dabei teile ich angesichts vieler in der Öffentlichkeit verbreiteter Fehlinformationen ihre Einschätzung, daß unsere Aufgabe in Sachen Magnetschnellbahn noch lange nicht beendet ist.

Im Laufe des Tages hatte unser Arbeitskreis Empfehlungen zu einigen verkehrspolitischen Anträgen abzugeben. Beispielsweise wurde für den Antrag 42, der VDEI solle sich dafür einsetzen, Regionalstrecken attraktiver zu machen, empfohlen, den Begriff

„Regionalisierungsmittel“ im Wortlaut nicht zu verwenden und diesen durch „finanzielle Mittel“ zu ersetzen. Dieser wurde dann auch so von den Delegierten angenommen. Die Attraktivität von Regionalstrecken könnte durch die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit bis auf 120km/h und Beseitigung von Langsamfahrstellen erhöht werden. Außerdem könnte die Effizienz durch den Einsatz moderner Leit- und Sicherungstechnik deutlich erhöht werden.

Der Rest des Samstags war dem Behandeln der verschiedenen Anträge reserviert, von denen einige nach einer kontroversen Debatte auch zurückgezogen wurden.

Am Sonntag wurden die den Arbeitskreisen zugewiesenen Anträge erörtert. Danach fand eine Abschlußdiskussion statt. In dessen Rahmen wurde von einigen Rednern die Ansicht vertreten, daß vom letzten Bundeskongreß 2004 in Magdeburg ein Signal des Aufbruchs ausging, was bei diesem weniger der Fall sein sollte. Hierzu kann ich kein Urteil abgeben, da ich in Magdeburg nicht dabei war. Ich möchte an dieser Stelle jedoch meine Freude darüber zum Ausdruck bringen, daß überhaupt der vergangene in Magdeburg möglich war und der nächste 2010 in Rostock möglich sein wird. Der Lauf der Geschichte hätte auch anders sein können. Denn von einem Fachkollegen aus Sachsen-Anhalt erfuhr ich, daß dieser im Herbst 1989 bei der Nationalen Volksarmee war und den Befehl von Egon Krenz befolgen sollte, auf Demonstranten zu schießen. Als er sich weigerte, wurde er mit seinen Kameraden von anderen Soldaten festgenommen und in einer Kaserne interniert. Doch die Autorität der Politbüro-Mitglieder war bereits sehr verlorengegangen, und die Bewacher hatten sich schließlich von dannen gemacht. Als der Fachkollege mit seinen Kameraden auf den einsamen Wachposten der Kaserne zuging und fragte, ob dieser sie heraus lassen würde, erwiderte dieser *„Ich habe nur die Anweisung bekommen, niemanden herein zu lassen“*. Und so nahm die Entwicklung schließlich doch ihren Lauf.

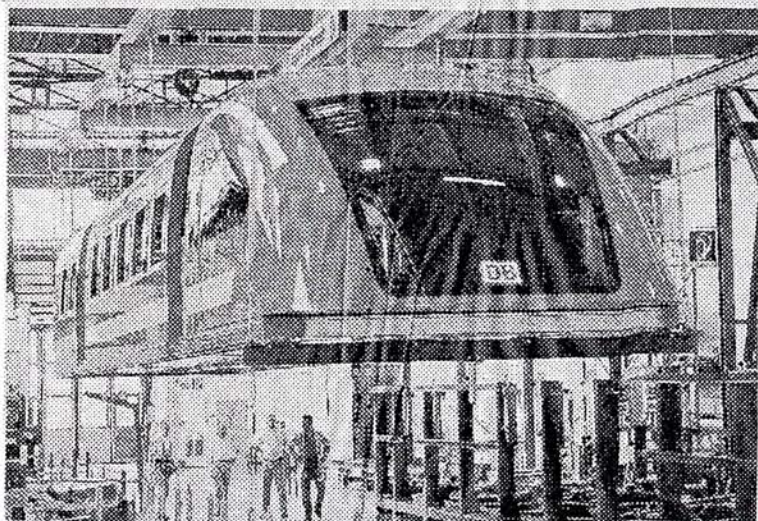
Michael Dittmer

Michael Dittmer



Aber Kinder, auch wenn jetzt der Transrapid kommt, müßt ihr doch deswegen nicht gleich eure alten Spielsachen zerstören!

Der schnelle Schwebler rückt näher



Im Ringen um die Finanzierung des Münchner Transrapid-Projekts hat sich die Industrie nach Angaben von Bayerns Wirtschaftsminister Erwin Huber zur Vereinbarung eines Festpreises bereit erklärt. Damit soll eine Kostenexplosion des bislang auf 1,85 Milliarden Euro geschätzten Projekts vermieden werden.

München – Die Wirtschaft sehe angesichts der zu erwartenden Steigerungen bei Bau- und Materialkosten außerdem Einsparmöglichkeiten und suche nach baulichen Alternativen, sagte Huber nach Gesprächen mit dem Transrapid-Konsortium. „Wir sind auf der Zielgeraden.“

Jetzt wollen sich Experten der Bahn und des Transrapid-Konsortiums zusammensetzen, um alle Positionen des Magnetschwebbahn-Projektes einzeln durchzugehen. Bislang seien die Vorgaben der Bahn extrem, hieß es aus Kreisen des Konsortiums. Zum Beispiel soll jede Transrapidtüre 100 Jahre lang halten. Es gebe viel Potenzial, das Mega-Projekt abzuspicken. Auf diese Weise könnte die zu erwartende Verteuerung des Transrapid-Baus durch die normale Inflation sogar überkompensiert werden. Die bisherige Kostenschätzung von 1,85 Milliarden Euro für die 37 Kilometer lange Magnetschwebbahn-Trasse stammt aus dem Jahr 2004.

Wie Minister Erwin Huber sagte, sei die Industrie nach diesen Gesprächen bereit, noch vor Baubeginn einen Festpreis zu nennen. Dies halte er für einen „Riesensprung“, sagte Huber. Ein großer Teil der „behaupteten Risiken“ werde damit abgedeckt.

Nach weiteren Gesprächen zwischen Bahn und den Industrie-Unternehmen werde der scheidende Ministerpräsident Edmund Stoiber binnen der nächsten drei Wochen Bahn und Wirtschaft zu einem abschließenden Spitzenge-

Der Transrapid

Die Magnetschwebbahn gilt als Verkehrsmittel der Zukunft. Bisher gibt es jedoch **nur eine gut 30 Kilometer lange kommerzielle Strecke** zum Flughafen von Shanghai in China. In Deutschland waren mehrere Trassen im Gespräch, darunter eine Strecke durchs Ruhrgebiet und eine Verbindung Hamburg-Berlin. Alle wurden verworfen. Konkrete Planungen gibt es nur für die Trasse zum Münchner Flughafen.

Das Prinzip des elektromagnetischen Schwebens beruht auf den anziehenden Kräften zwischen den im Fahrzeug angeordneten Elektromagneten und den sogenannten Reaktionsschienen, die beidseitig unter dem Fahrweg angebracht sind. Magnete halten das Fahrzeug auch in der Spur.

sprach einladen, bei dem eine Lösung für die noch bestehende Finanzlücke von 165 Millionen Euro erzielt werden solle, sagte Huber. Er hofft unter anderem, dass die Bahn ihren bislang eingeplanten Anteil von 185 Millionen Euro aufstockt. Der Bund will als Obergrenze 925 Millionen Euro zuschießen, Bayern 475 Millionen. Eine höhere Beteiligung des Freistaats an den Transrapid-Kosten hatte Huber abgelehnt.

Der bayerische SPD-Fraktionsvize Thomas Beyer sprach von einer erneuten Verhandlungspleite. Erwin Huber täusche die Öffentlichkeit. Er stelle das Gespräch als Erfolg dar, während die Industrie das bisherige Finanzkonzept als „pure Illusion“ entzaubere.

Auch der Sprecher von Hochtief, Bernd Pütter, stell-

Die Trasse des geplanten Transrapid in München



Erwin Huber,
bayerischer Wirtschaftsminister strahlt siegesgewiss

te klar: „Die Industrie ist nicht bereit, alle Kosten über 1,85 Milliarden Euro zu übernehmen.“ Der Festpreis könne mit der Deutschen Bahn als Betreiber erst dann ausgehandelt werden, wenn das Projekt mit allen Anforderungen im Detail ausgeschrieben und die Risikoaufteilung – etwa bei einem Fund von Altlasten im Boden oder plötzlich notwendigen Nachschichten – klar sei. geo/dpa

Transrapid-Projekt kommt in Fahrt



Die Computersimulation der Bayerischen Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft zeigt den geplanten Transrapid bei seinem Halt auf dem Münchner Hauptbahnhof. Fotos: dpa

Stoiber in Champagner-Laune: Durchbruch verkündet

Von Daniela Wiegmann und Dorothea Hülsmeier

München (dpa). Am Ende des Abends spendierte Edmund Stoiber sogar Champagner. Drei Stunden lang hatte Bayerns Ministerpräsident mit Industrie und Bahn über die Finanzierung des Transrapids verhandelt. Eine Stunde vor Mitternacht waren sich alle einig: Die heftig umstrittene, milliardenschwere Trasse vom Münchner Flughafen zum Hauptbahnhof soll nicht am Geld scheitern. „Die Finanzierungslücke ist geschlossen“, verkündete ein erleichterter CSU-Regierungschef gestern. Rund eine Woche vor seinem Rücktritt hat der 65-Jährige eines seiner größten politischen Ziele erreicht.

Unbedingt wollte Stoiber noch vor Ende seiner Amtszeit den Transrapid unter Dach und Fach bringen. Dass es letztlich ein Vertrag mit einigen Haken wurde, muss ihn nicht mehr kümmern. „Die politische Verantwortlichen werden das nicht mehr stoppen“, sagte er triumphierend. Was 2009 oder 2010 sei, darüber müssten Politik und Industrie dann neu entscheiden. Denn die größte Unbekannte beim Münchner Transrapid sind die Mehrkosten: Bisherige Schätzung für die erste kommerzielle Transrapidstrecke in Deutschland in Höhe von 1,85 Milliarden Euro stammen aus dem Jahr 2004.

„Scheinvertrag“, „faules Abschiedsgeschenk“ – mit markigen Worten gingen Transrapid-Gegner sogleich in die Offensive. Für Stoibers Nachfolger im Amt des Ministerpräsidenten, Günther Beckstein, könnte der Transrapid teuer werden. Denn alle Beteiligten schließen höhere Kosten nicht aus. Der Bund hat aber bereits klargestellt, dass er sich daran nicht mehr beteiligen werde. Offen ist zudem, wie hoch der Festpreis sein wird, den Bahn und Industrie derzeit aushandeln.

Immer noch fehlen 50 Millionen Euro für den Bau der 37-Kilometer-Trasse, die die Fahrzeit zwischen Münchner Flughafen und Bahnhof um etwa eine halbe Stunde auf zehn Minuten verkürzen soll. Bayern hofft auf die EU. Die Brüsseler Kommission machte aber sogleich klar, dass der Freistaat nicht die EU-Töpfe anzapfen könne. Drei Tage nach seinem Rücktritt will Stoiber deshalb



Edmund Stoiber: „Der Transrapid ist ein deutsches Projekt und mit Sicherheit kein Abschiedsgeschenk für mich.“

am 3. Oktober nach Brüssel reisen und mit Kommissionspräsident José Manuel Barroso verhandeln. Als neuer oberster Bürokrat-Bekämpfer der Europäischen Union hat er beson-

deren Zugang zu den Zirkeln der Brüsseler Macht.

Auch den angedrohten Klagen gegen den Transrapid sieht Stoiber gelassen entgegen. „Niemand wird diesen Schritt mehr rückgängig machen. Das ist völlig klar.“ Vor allem Münchens Oberbürgermeister Christian Ude (SPD) stemmt sich gegen den Transrapid. Allerdings gibt die SPD ein zwiespältiges Bild ab. Ude wettet dagegen, Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee muss sich an den Koalitionsvertrag halten, in dem der Bau einer kommerziellen Transrapidstrecke festgeschrieben ist, Finanzminister Peer Steinbrück das Geld hüten.

Dass Stoiber aber die Korken für den Transrapid knallen ließ, das war auch für seinen politischen Ziehsohn Huber etwas Besonderes: „Ich kann mich an keinen Moment erinnern, wo ich ein Glas Champagner bekommen hätte.“

HAN 26. September 2007

DAS TRANSPRAPH-UNGLÜCK IM EMSLAND

Bei einem Unglück auf der Transrapid-Teststrecke im Emsland (Niedersachsen) kamen am 23. September vergangenen Jahres 23 Menschen ums Leben. Zehn wurden verletzt, einige von ihnen schwer. Die Magnetschwebbahn raste auf freier Strecke zwischen den Orten Lathen und Melstrup

mit Tempo 170 gegen einen stehenden Werkstattwagen. Auf der Anlage war eine Fahrwegsperrung nicht eingelegt worden. Wegen fahrlässiger Tötung klagte die Staatsanwaltschaft den Fahrdienstleiter und den Betriebsleiter an. Über die Annahme der Anklage ist noch nicht entschieden.

Am ersten Jahrestag des Unglücks wurde an der Strecke ein Gedenkstein mit 23 eingestanzten Kreuzen errichtet. Seit dem Unfall ruht der Betrieb auf der Teststrecke. Für das Nachfolgemodell des verunglückten Transrapid-Zugs im Emsland gibt es bislang keine Betriebsgenehmigung. (dpa)



Frankfurter Allgemeine Zeitung
20. September 2007

STICHWORT

Transrapid-Konsortium

Die Magnetschwebebahn Transrapid wird von den beiden Konzernen ThyssenKrupp und Siemens gebaut und vermarktet. Das Fahrzeug wird bei ThyssenKrupp hergestellt, die Antriebstechnik sowie die Leit- und Sicherheitstechnik kommen von Siemens. Bei beiden Unternehmen sind zusammen etwa 450 Mitarbeiter an verschiedenen Standorten in Deutschland im Umfeld der

Transrapid-Technologie tätig. Als Betreiberin des Münchner Transrapids vom Hauptbahnhof zum Flughafen soll die Deutsche-Bahn-Tochter DB Magnetbahn fungieren. Im Falle der planmäßigen Umsetzung des Transrapid-Projektes in München könnten nach Einschätzung der Industrie während der fünfjährigen Bauzeit etwa 5500 Arbeitsplätze geschaffen werden. (dpa)

Stoibers Erbe

Von Andreas Dey

In Frankreich ist es üblich, dass die Staatspräsidenten sich in der Hauptstadt ein „Denkmal“ setzen, bevor sie abtreten – deshalb gibt es in Paris zum Beispiel die gigantische Nationalbibliothek (Erbe von Francois Mitterrand) und das ebenso absurde wie faszinierende Centre Georges Pompidou. Auch Edmund Stoiber ist dieser Versuchung erlegen, sein Name soll für alle Zeiten für den Bau des Transrapid in München stehen. Doch diese Hinterlassenschaft des scheidenden Ministerpräsidenten könnte sich noch als schwer verdaulich erweisen.

Die Magnetschwebebahn ist sicher technologisch brillant, und zweifellos ließe sie sich besser exportieren, wenn sie wenigstens im Land ihrer Erfinder erfolgreich fahren würde. Doch ob die in den letzten Amtstagen Stoibers festgezurrte Finanzierung dem Gesamtprojekt Transrapid förderlich ist, ist mehr als fraglich. Angesichts der Bedenken bezüglich der Rentabilität der kurzen Strecke und der Kostenschätzung aus dem Jahr 2004 steht zu befürchten, dass es zwischen Bahn, Bayern und dem Bund noch zu reichlich Streit kommen wird – und genau den braucht der Transrapid nicht.

HAN 26. September 2007



„Qualitätsmanagement gut und schön – aber kannst du nicht wenigstens zu Hause mal abschalten?“

Noch 175 Kilometer bis Hangzhou

Shanghai (dpa). Während das Transrapid-Projekt in München vorankommt, steht der Ausbau der weltweit bisher einzigen kommerziellen Strecke der Magnetschwebebahn in Shanghai still. Nach heftigen Protesten von Bürgern ist die Verlängerung der bestehenden Verbindung gefährdet. Dabei wäre eine längere Streckenführung die wohl einzige Möglichkeit, den chinesischen Transrapid profitabel zu machen. Denn bislang fährt der Zug auf dem 30 Kilometer langen Weg von der Innenstadt zum Flughafen nur Verluste ein: 100 Millionen Euro sind es bereits.

Die Einigung auf das Münchner Projekt sei eine „gute Neuigkeit“ für China, sagt Profes-

sor Sun Zhang vom Eisenbahn-Institut der an den Planungen beteiligten Tongji-Universität. Bei den Chinesen hätten sich in der jüngeren Vergangenheit Zweifel an der Sicherheit des schnellen Zuges geregt. Der Unfall mit 23 Toten auf der Teststrecke im Emsland sowie ein Batterie-Brand in Shanghai fügten dem Ruf des Transrapids vergangenes Jahr schweren Schaden zu. „Wenn es gute Technologie ist, warum benutzt Ihr sie dann nicht im eigenen Land?“, fragten sich viele Menschen.

Geplant ist in Shanghai bislang eine Erweiterung der Magnetstrecke über 175 Kilometer bis in die Nachbarstadt Hangzhou, mit 450 Stundenkilome-

tern und Baukosten von etwa 35 Milliarden Yuan. Von der jetzigen Endstation im Pudong-Bezirk sollte der Zug zum Expo-Gelände der Shanghaier Weltausstellung 2010 brausen und bis zum neuen Südbahnhof. Dort sollte sich die Trasse in zwei Routen aufteilen – eine zum zweiten städtischen Flughafen Hongqiao und eine weitere nach Hangzhou.

Das Projekt liegt derzeit aber auf Eis. Selbst Mitarbeiter der Transrapid-Firmen Siemens und ThyssenKrupp sprechen deshalb von einer Pechsträhne. Erst zogen sich Verhandlungen zwischen deutschen Entwicklern und chinesischen Betreibern um Preis und Technologietransfer hin. Zwar scheinen

sich die Parteien mittlerweile geeinigt haben; doch kaum hatten die Vorarbeiten Anfang des Jahres begonnen, gab es massive Proteste von Anwohnern. Sie fürchten Gesundheitsschäden durch das elektromagnetische Feld sowie Erschütterungen. „Die Leute sind irreführt“, entgegnet Professor Sun Zhang. Trotzdem wurde das Projekt wegen der Proteste gestoppt. Jetzt wird es von Umweltexperten in Peking geprüft. Mindestens bis zum kommunistischen Parteikongress im Oktober dürfte sich in der Sache nichts bewegen. Die Verzögerungen machen es immer unwahrscheinlicher, dass der Bau wie geplant bis 2010 fertig wird.

Hoffen auf eine Vorzeigestrecke in München

Von Michael Evers

Hannover. Die Erfinder des Transrapid richten ihre ganze Hoffnung derzeit auf München: Nur wenn es für die deutsche Vorzeigestrecke grünes Licht gibt, lasse sich die Technologie weltweit vermarkten, argumentiert das Transrapid-Konsortium. Außer in China soll der Magnetschwebezug auch in den USA und womöglich in den Niederlanden in Fahrt kommen. Das Unglück im Emsland vor einem Jahr war für die Transrapid-Entwickler ein weiterer Tiefschlag nach einer Reihe gescheiterter Streckenplanungen, nicht aber das Aus für die Technologie. Bei der Linie zum Münchner Flughafen wird nun mehr denn je auf die Sicherheit geachtet.

„Es ist ganz wichtig, die Anwendung im eigenen Land zu haben“, sagt die Sprecherin von Transrapid International, Claudia Hohmann. „Alle schauen darauf, ob die Strecke in München zum Einsatz kommt.“ Im Blick haben Siemens und ThyssenKrupp vor allem China und die USA. In China steht die

Verlängerung der bestehenden Transrapidverbindung in Schanghai zum Gelände der Weltausstellung 2010 zur Debatte. Diskutiert wird auch über die Anbindung der 170 Kilometer entfernten Nachbarstadt Hangzhou.

Schon seit Jahren liebäugeln die verkehrsgeplagten Nieder-

lande mit einer Transrapidstrecke – wie in Deutschland aber mit bisher ernüchterndem Resultat. Auf der angedachten Verbindung von Amsterdam nach Groningen gebe es für jegliche Art von Schnellverkehr kein ausreichendes Verkehrsaufkommen, ergab eine Studie. In der Prüfung ist noch eine



Bayerns Wirtschaftsminister Erwin Huber mit einem Modell des Transrapid.
Foto: dpa

Freitag, 21. September 2007 · Nr. 221

LZ
Extra



Märchenhaft, dieses Erlebnis

KLEINE ZEITUNG
DIENSTAG, 24. JULI 2007

Ringstrecke im Ballungsraum Amsterdam-Rotterdam-Den Haag, wie Hohmann sagt. „Von den Niederländern hören wir immer wieder ganz klar die Frage: Wie geht es bei euch in Deutschland weiter?“ Interesse am Transrapid bekundeten auch einige Golfstaaten, ohne dass es bisher vertiefte Streckenplanungen gab.

„Der Transrapid ist eine sehr teure Technik, die ihren Geschwindigkeitsvorteil auf langen Distanzen ausspielen kann“, sagt der Sprecher des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), Daniel Kluge. Kurze Strecken wie die geplante Verbindung zum Münchner Flughafen seien kaum wirtschaftlich. „Da geht es sehr wenig um Verkehrspolitik sondern um Industriepolitik.“ Gemessen am Zeitvorteil gegenüber einer her-

kömmlichen Bahn sei der Transrapid für München einfach viel zu teuer. „Der Transrapid wäre eine Fehlinvestition.“ Sinnvoller seien Investitionen in das gesamte Münchner Nahverkehrsnetz.

Nach vielen verworfenen Langstrecken setzen die Transrapid-Entwickler selber inzwischen auch auf Kurzstrecken. „Ballungsgebiete mit hohem Verkehrsaufkommen können mit schnellen Taktzeiten verbunden werden“, sagt Hohmann. Zur Zukunft der Teststrecke, an der bereits ein Prototyp des Zuges für München angeliefert wurde, wollen die Transrapidbauer sich noch nicht äußern. Abgewartet werden solle zunächst die vom niedersächsischen Verkehrsministerium für Oktober geplante Sicherheitskonferenz.



EINIGUNG ÜBER DEN MÜNCHNER TRANSPRAPID

Champagnerlaune in der bayerischen Staatskanzlei

Stoibers Kunstgriff gegen Kostensteigerungen hilft dem Transrapid auf die Schiene

MÜNCHEN/BERLIN, 25. September. Ein ungewohnter Klang hat sich am Dienstag in die große Abschiedssymphonie für Edmund Stoiber gemischt, die in Bayern intoniert wird. Lange Jahre habe er in der Staatskanzlei unter Stoiber gearbeitet, sagte Wirtschaftsminister Huber, als er mit Stoiber die Realisierungsvereinbarung zum Bau des Transrapids präsentierte; aber Champagner sei nie geflossen. In der Nacht von Montag auf Dienstag jedoch, in der die Vereinbarung unterzeichnet wurde, habe sich Stoiber großzügig gezeigt. Champagnerlaune in der bayerischen Staatskanzlei – Stoibers langer Abschied von der Macht birgt Überraschungen.

Gleich mehrere Bögen schlossen sich am Dienstag, als Stoiber und Huber in der Staatskanzlei vor die Kameras und Mikrofone traten. Da blitzten die Stunden nach der Bundestagswahl 2002 wieder auf, als es für Augenblicke so aussah, als werde Stoiber nächster Bundeskanzler sein. Er ließ sich zu dem Bonmot hinreißen, bald werde er ein Glas Champagner „öffnen“. Und da war die Erinnerung an den Nachmittag des 18. Januar dieses Jahres, als Stoiber in dem gleichen Sitzungssaal, in dem er die Trans-

rapidvereinbarung erläuterte, den Rückzug aus seinen Ämtern ankündigte.

zum Bau des Transrapids als „unumkehrbar“ bezeichnete, wer immer auch regieren werde – in Klammern durfte in Bayern und in Berlin hinzugesetzt werden. Die Frage, wie teuer der Bau des Transrapids vom Hauptbahnhof zum Flughafen letztlich wird, soll, wenn es nach Stoiber geht, nicht mehr über das Schicksal des Vorhabens entscheiden. In der Realisierungsvereinbarung wurde dafür unter der Überschrift „Zielkostenprojekt“ ein Kunstgriff gewählt, der helfen soll, die politischen Stürme, denen der Transrapid noch ausgesetzt sein wird, zu überstehen. Die Bahn und das Industriekonsortium, das den Transrapid bauen soll, verpflichten sich, in den nächsten Monaten unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Planfeststellungsverfahrens in einen „vertieften Design-to-Cost-Prozess einzutreten“, der sich an den bislang geschätzten Investitionskosten von 1,85 Milliarden Euro „orientieren“ soll.

Am Ende dieses Prozesses wollen die Bahn und das Industriekonsortium einen Festpreis anbieten, zu dem der Transrapid gebaut werden kann. Für die zentrale Frage, auf die sich die Debatte über den Transrapid in den vergangenen Wochen zugespitzt hatte – nämlich wer das Risiko möglicher Kostensteigerungen trägt –, könnte damit eine salomonische, sprich stoiberische Lösung gefunden worden sein. Bis zum Ende des Planfeststellungsverfahrens trägt dieses Risiko der Freistaat Bayern; nach dem Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse werden die Bahn und das Industriekonsortium in die Pflicht genommen werden. Mit dieser Konstruktion soll der politische Widerstand gebrochen werden, als dessen Wortführer sich

bauer ruhten von nun an auf der Münchner Strecke. Unterdessen bauten die Chinesen in Rekordzeit eine Trasse in Shanghai. Dort verbindet der Zug, der eine Höchstgeschwindigkeit von 430 Kilometern in der Stunde erreicht, seit 2003 das Geschäftszentrum Pudong mit dem 30 Kilometer entfernten Flughafen. Deutschland leistete dafür Entwicklungshilfe von 125 Millionen Euro; die Gesamtkosten werden auf umgerechnet 1,3 Milliarden Euro geschätzt. Wie wirtschaftlich der Betrieb ist, bleibt ungewiss. Über die Verlängerung der Strecke nach Hangzhou ist noch nicht entschieden. Im Mai kam die Nachricht, die chinesischen Behörden hätten nach Bürgerprotesten ihre Pläne dafür vorerst gestoppt.

Immer wieder kam Interesse aus dem Ausland, auch aus den Vereinigten Staaten, es folgten aber keine Aufträge für die Transrapid-Hersteller Siemens und Thyssen-Krupp. In der Industrie hieß es immer wieder: Ohne deutsche Referenzstrecke können wir den Zug im Ausland nicht verkaufen. Ihre Erleichterung über das Vorhaben der bayerischen Landesregierung, den Transrapid gegen alle politischen Widerstände durchzuboxen, ist so groß, dass sie sich zu einem Finanzierungsbeitrag in Höhe von jeweils 25 Millionen Euro durchgerungen hat.



am Dienstag abermals der Münchner Oberbürgermeister Ude (SPD) erwies. Er sieht durch die Trasse die Stadtentwicklung beeinträchtigt.

Dreißig Jahre lang wurde in Deutschland über eine passende Transrapidstrecke diskutiert. Die Vorschläge reichten von einem großen „C“ durch Deutschland (von München durch das Ruhrgebiet nach Norden) bis hin zu verschiedenen grenzüberschreitenden Strecken. Kurz vor Baubeginn scheiterte Anfang des Jahres 2000 der Bau der schon weit geplanten Trasse zwischen Berlin und Hamburg. Einige Zeit später wurde auch der Metrorapid im Ruhrgebiet, eine Art schnelle S-Bahn, abgesagt. Alle Hoffnungen der Transrapid-

Frankfurter Allgemeine Zeitung



Frankfurter Allgemeine Zeitung

Seite 14 / Dienstag, 23. Januar 2007, Nr. 19

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Mittwoch, 26. September 2007, Nr. 224

Der Zug ohne Räder

Die Technik des Transrapids, seine Kosten und die Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht unumstritten. Dabei wird vor allem die Technik des Zugs ohne Räder von Faszination begleitet: Bei der Magnetschnellbahn werden Antriebs- und Bremskräfte berührungsfrei zwischen Fahrzeug und Fahrweg übertragen. Deshalb gibt es keinen Verschleiß; Wartung fällt dennoch an. Wer als Kind mit Magneten gespielt und Anziehungskraft und Widerstand gespürt hat, kann dies auf den Transrapid übertragen. Vielleicht ist das die (einfache) Erklärung für seine Existenz, die sich von dem Argument ableiten lässt, die Eisenbahn der Zukunft müsste rasend schnell unterwegs sein. Für den Transrapid sprechen seine Geschwindigkeit – man rechnet mit 400 km/h oder mehr – und seine Beschleunigungsfähigkeit: 300 km/h sind nach fünf Kilometern Anlauf erreicht. Das ist vor allem auf rela-

tiv kurzen Distanzen zwischen zwei Haltepunkten im Vergleich zum konventionellen Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitszug ein Vorteil; dieser benötigt einen viel längeren Anlauf. Auch wird dem Transrapid gutgeschrieben, dass er leiser sei. Der durch den Kontakt von Schiene und Rad entstehende Lärm wird bei der Magnetschnellbahn vermieden. Bei höherem Tempo wird das Rollgeräusch komplett vom Windlärm überlagert. Die hohen Geschwindigkeiten des Transrapid könnten auch von konventionellen Hochgeschwindigkeitszügen erreicht werden. Ob diese Geschwindigkeiten verkehrstechnisch nötig und wirtschaftlich vertretbar zu erreichen sind, muss sich nun zeigen. Der Transrapid verdankt seine Existenz vielleicht überhaupt nur einer Erkenntnis: dass es für die Technik der Bahn endlich wieder einen Fortschrittsschub geben müsse. (wp.)

Noch Fragen?
www.magnetbahn.de
 oder
 mailen Sie uns:
info@magnetbahn.de

Frankfurter Allgemeine Zeitung

26. Mai 2007, Nr. 121

/ Von Albert Schäffer und Kerstin Schwenn

Spielraum bei Transrapid – Bundesverkehrsminister Tiefensee (SPD) will unter Umständen nun doch mehr Bundesmittel für den Münchner Transrapid zur Verfügung stellen. Der Bund sei bereit, bis zur Hälfte der Baukosten zu tragen, also bis zu 925 Millionen Euro, wenn Bayern seine zugesagten 470 Millionen Euro noch einmal deutlich erhöhe und die Finanzierungslücke schließen wolle, sagte Tiefensee der „Passauer Neuen Presse“. Anfang dieser Woche hatte Tiefensee erklärt, der Bund werde keinesfalls die Hälfte der Kosten von 1,85 Milliarden Euro übernehmen. (AP)

Frankfurter Allgemeine Zeitung 1. September 2007, Nr. 203



„Schatz - hast du die Waldspaziergangs-Chipkarte dabei?“

Blickpunkt

Verkehrsmittel der Zukunft

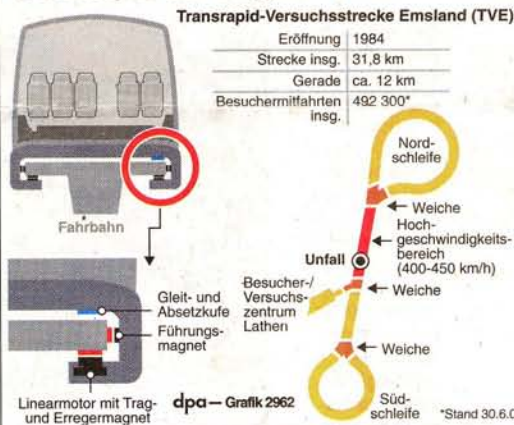
In **Lathen**. Die Magnetschwebbahn Transrapid gilt seit vielen Jahren als Verkehrsmittel der Zukunft. Bisher gibt es jedoch nur eine gut 30 Kilometer lange kommerzielle Strecke zum Flughafen von Shanghai in China. In Deutschland waren in der Vergangenheit mehreren Trassen im Gespräch, darunter eine Strecke durchs Ruhrgebiet und eine Verbindung Hamburg-Berlin. Konkrete Planungen gibt es nur für die vor allem wegen hoher Kosten umstrittene Trasse zum Münchner Flughafen.

Die Magnetschwebbahn hat keine Räder, Achsen und Ober-

Seit dem verheerenden Unfall mit 23 Toten vor einem Jahr ruht der Betrieb auf der Teststrecke in Lathen.
 Grafik: dpa

leitungen. Ein Transrapid schwebt auf einem elektromagnetischen Trage-, Führ- und Antriebssystem. Das Prinzip des elektromagnetischen Schwbens beruht auf den anziehenden Kräften zwischen den Elektromagneten im Fahrzeug und

Transrapid auf Unglücksfahrt



22. September 2006

Start des Transrapid:

09:51 Uhr

An Bord:

31 Menschen

Zusammenstoß:

09:53 Uhr

mit einer Geschwindigkeit von:

170 km/h

Tote:

23



den so genannten Reaktionschienen, die beidseitig unter dem Fahrweg angebracht sind. Magnete halten das Fahrzeug auch in der Spur.

Seit Anfang der 1980er wird der von einem deutschen Konsortium entwickelte Transrapid

auf einer Versuchsstrecke im emsländischen Lathen getestet. Seit dem verheerenden Unfall mit 23 Toten vor einem Jahr ruht der Betrieb. Für das Nachfolgemodell des verunglückten Zugs gibt es bislang keine Betriebsgenehmigung.

Frankfurter Allgemeine vom Mi. 26. September 2007, Nr. 224/39D, Seite 1+2, Zukunft von gestern - Der Zug ohne Räder

Sehr geehrte Damen und Herren,
die Verträge sind unterschrieben und das bekannte Heer der Ignoranten, Bedenkenträger und Zwangsbeglücker ruft zum letzten Gefecht. Aber der Industriestandort Deutschland zeigt sich nun endlich gewillt, sein Erfindungs- und Innovationspotential nicht zu verschleudern, sondern selbst einzusetzen und in eigener Regie als zukünftigen Exportartikel auf den Weg zu bringen.

In einer Zeit, in der sich landauf landab Bürgerinitiativen formieren, die entweder Mehorns rasselnde Ungeheuer bei sich nicht haben wollen, weil sie sich längst auf andere, für sie geeignetere Verkehrsträger festgelegt haben, oder wenn dank unendlicher Fördergelder aus Berlin diese Anachronismen doch durchgesetzt wurden, nach Lärmschutz und Nachfahrverbot schreien, sollen nun Ihrer ansonst geschätzten Meinung nach gerade diese, pikanterweise zu 100% teurer als angeboten abgerechneten Verschwendungsstrecken in Westerwald und Alb ein Hinderungsgrund für Zukunftstechnik darstellen! Ja sogar für den Bau der Münchner Strecke finanztechnisch ohne Bedeutung sein, wo blieb Ihr Protest damals? Wo zu Stuttgart 21 heute? Das kann doch nicht ernst gemeint sein. Sie begeben sich mit derlei durchschaubarer Pseudoargumentation in eine Gesellschaft, der weder ich als Leser noch vermutlich Ihr Verfasser selber, Ihre Zeitung zugeordnet sehen möchte.

Die meisten Menschen wollen die Magnetschwebetechnik nicht, schreiben Sie. Ich stelle fest, die meisten Menschen lesen die FAZ nicht, schade zwar, aber sollte sie deswegen verboten werden?

Diese ganz besondere Logik scheint irgendeinem kritischen Geist bei Ihnen nun wohl doch aufgefallen zu sein, denn auf Seite 2 gibt es tatsächlich Fakten. In verschämter klausurierter Wortwahl, ständig devot relativierend werden erstmals die Vorteile dieser neuen Technik benannt.

Sie schreiben:

- *Antriebs- und Bremskräfte werden berührungsfrei auf den Fahrweg übertragen. Ja, aber die Lasten auch und zwar nicht punktförmig wie bei der Bahn, sondern gleichmäßig verteilt.*
- *Es gibt keinen Verschleiß. Ja, wegen der Berührungsfreiheit, der gleichmäßigen Belastung, fehlender drehender Teile und schleifender Stromabnehmer. Die Wartungskosten werden deshalb bei 34% von Rad/Schiene liegen.*
- *Die Bahn der Zukunft muß rasend schnell unterwegs sein. Ja, denn die Entfernungen im größeren Europa und die Fragwürdigkeit des Kurzstreckenfluges fordern dies, wenn die Menschen in vernünftigen Reisezeiten zusammenkommen sollen.*
- *300 km/h sind nach 5 Kilometern erreicht. Ja, der ICE benötigt dafür 30 km und deswegen ist das Magnetschwebesystem sowohl für Kurz- als auch für Langstrecken geeignet.*
- *Der durch Kontakt von Schiene und Rad entstehende Lärm wird bei der Magnetschnellbahn vermieden. Ja, aber auch die Erschütterungen, Vibrationen und erhöhten Luftverwirbelungen.*
- *Ob diese Geschwindigkeiten wirtschaftlich vertretbar zu erreichen sind, muß sich nun zeigen. Ja, weil der Antrieb im Fahrweg liegt und nicht herumgefahren werden muß, gleichzeitig aber nur der Bereich des Wanderfeldes unter Spannung steht und nicht die ganze Strecke, benötigt der TR 09 34 WattStunden/Sitzplatz/km bei 300 km/h., damit ca. 30% vom ICE.*
- *Daß es für die Technik der Bahn endlich wieder einen Fortschrittsschub geben müsse. Ja, aber zunächst und umgehend nur für den Hochgeschwindigkeitssektor, der synchronisierte Güter- und Personenverkehr wird wohl noch weiter konventionell zu bewältigen sein.*

Mit freundlichen Grüßen Dr. Wulf Rumpel

Schneller, besser, billiger

Von den vielen Zuschriften, die uns täglich erreichen und die uns wertvolle Anregungen für unsere Arbeit geben, können wir nur einen kleinen Teil veröffentlichen. Dabei kommt es nicht darauf an, ob sie Kritik oder Zustimmung enthalten. Oft müssen wir kürzen, denn möglichst viele Leser sollen zu Wort kommen. Wir lesen alle Briefe sorgfältig und beachten sie, auch wenn wir sie nicht beantworten können.

Die meisten Menschen in Deutschland wollen die Magnetschwebetechnik nicht. Doch die Vorteile dieser neuen Technik liegen auf der Hand. „Antriebs- und Bremskräfte werden berührungsfrei auf den Fahrweg übertragen“, schreiben Sie in Ihrem Artikel „Zug ohne Räder“ in der F.A.Z. vom 26. September. Ja, aber die Lasten auch, und zwar nicht punktförmig wie bei der Bahn, sondern gleichmäßig verteilt.

„Es gibt keinen Verschleiß.“ Ja, wegen der Berührungsfreiheit, der gleichmäßigen Belastung, fehlender drehender Teile und schleifender Stromabnehmer. Die Wartungskosten werden deshalb bei 34 Prozent von Rad/Schiene liegen. „Die Bahn der Zukunft muss rasend schnell unterwegs sein.“ Ja, denn die Entfernungen im größeren Europa und die Fragwürdigkeit des Kurzstreckenfluges fordern dies, wenn die Menschen in vernünftigen Reisezeiten zusammenkommen sollen.

„300 Kilometer pro Stunde sind nach fünf Kilometern erreicht.“ Ja, der ICE be-

nötigt dafür 30 Kilometer, und deswegen ist das Magnetschwebesystem sowohl für Kurz- als auch für Langstrecken geeignet. „Der durch Kontakt von Schiene und Rad entstehende Lärm wird bei der Magnetschnellbahn vermieden.“ Ja, aber auch die Erschütterungen, Vibrationen und erhöhten Luftverwirbelungen. „Ob diese Geschwindigkeiten wirtschaftlich vertretbar zu erreichen sind, muss sich nun zeigen.“ Ja, weil der Antrieb im Fahrweg liegt und nicht herumgefahren werden muss, gleichzeitig aber nur der Bereich des Wanderfeldes unter Spannung steht und nicht die ganze Strecke, benötigt der TR 09 34 Wattstunden/Sitzplatz/Kilometer bei 300 Kilometer pro Stunde, damit zirka 30 Prozent vom ICE. „Dass es für die Technik der Bahn endlich wieder einen Fortschrittsschub geben müsse.“ Ja, aber zunächst und umgehend nur für den Hochgeschwindigkeitssektor, der synchronisierte Güter- und Personenverkehr wird wohl noch weiter konventionell zu bewältigen sein.

DR.-ING. WULF H. RUMPEL, TOSTEDT

Dienstag, 9. Oktober 2007

Transrapid: Neue Chance?

Verkehrsminister Hirche hält Testbetrieb ab Frühjahr 2008 für möglich

Hannover (Ini). Niedersachsens Verkehrsminister Walter Hirche (FDP) hält im Frühjahr 2008 eine Wiederaufnahme des Transrapid-Testbetriebs im Emsland für denkbar. Bis dahin geht es um die Frage, wie neue technische Sicherheitsvorkehrungen Unfallrisiken eindämmen können. Zahlreiche Experten diskutierten gestern in Hannover über Gefährdungen beim Betrieb auf der Versuchsanlage in Lathen. „Ich rechne fest damit, dass der Transrapid wieder fährt“, sagte Hirche. Nach seiner Einschätzung werde der Betreiber in November einen Antrag für eine neue Genehmigung stellen. Eine Prüfung des Sicherheitskonzeptes werde dann bis zum Frühjahr dauern. Vor rund einem Jahr waren 23 Menschen beim Transrapid-Unglück gestorben.

Die Erprobung einer neuen Generation der Magnetschwebetechnik sei für die geplante Trasse in München – die erste kommerzielle Strecke in Deutschland – wichtig, sagte Hirche. Der Bau der Verbindung in der bayerischen Landeshauptstadt bleibt aber umstritten. Hirche beklagte gestern, seine Fachbehörde habe bisher keinen Einblick in das Sicherheitskonzept für die Münchner Strecke erhalten. „Wir möchten gerne die Dokumente sehen. Ich hoffe sehr, dass es gelingt, da ranzukommen.“ Er werde deshalb mit

Bayerns Verkehrsminister Erwin Huber (CSU) Kontakt aufnehmen.

Der Eisenbahn-Fachmann von der Technischen Universität Braunschweig, Professor Jörn Pachl, legte gestern in einem Gutachten eine Liste mit rund 40 Gefährdungen des Versuchsbetriebes vor. Konkrete Vorschläge für neue Sicherheitsvorkehrungen leitete er daraus aber nicht ab. „Wir sind in der allerersten Phase, das Gutachten ist ein Baustein“, betonte Minister Hirche.

Es geht unter anderem darum, das Zusammenspiel zwischen Mensch und Technik zu verbessern. Am Unglückstag war eine Fahrwegsperrung nicht eingelegt worden, die Zusammenstöße verhindern sollte. Außerdem wurde der auf der Strecke abgestellte Werkstattwagen einfach vergessen. Hirche berichtete auch, es werde geprüft, ob es für Transrapid-Fahrten mit Touristen künftig andere Regelungen geben solle. Grundsätzlich sollten aber wieder Touristenfahrten möglich sein. Der schnelle Magnetschwebetechnik in Lathen war bei Besuchern sehr beliebt.

Die Landtagsgrünen kritisierten, die Ergebnisse der Sicherheitskonferenz seien „keine überzeugenden Signale für einen Neuanfang beim Transrapid“. Es sei nicht verantwortbar, es erneut dem Betreiber zu überlassen, wie Sicherheitsvorgaben umgesetzt werden.

10. NOVEMBER 2007



Montag, 5. November 2007

Münchner Merkur

LANDKREIS

FDP spricht sich für den Transrapid aus

Die Liberalen im Landkreis München begrüßen den Beschluss zum Bau des Transrapid in der Münchner Metropol-Region. „Während mancherorts aktuelle Technologie-Feindlichkeit in den Vordergrund rückt, bekennt sich die FDP ausdrücklich für einen Ausbau innovativer Technik“, teilt Kreis-Presse-Sprecher Rochus Kammer mit. Ein Technologie-Wechsel ist nach Auffassung der FDP längst überfällig und die bayerische Schwebetechnik als Startschuss notwendig.

„Was hilft denn eine Exzellenz-Initiative an den Universitäten, wenn unmittelbar nach erfolgreicher Forschung das Jammern anhebt und sich sämtliche semi-professionellen Bedenkenträger anschließend durchsetzen wollen?“, ärgert sich Kreis-Vorsitzender Jimmy Schulz und fügt an: „Es hat sich eine Mentalität breitgemacht, sofort ein Volksbegehren anzustreben, sofern ein demokratischer Beschluss gefasst worden ist, der einem nicht passt. Möglicherweise sind ja aber die meisten Bürger eher für den Transrapid als dagegen.“

mm



Munich marks maglev's German debut

Airport link as first commercial service boosts prospects of magnetic rail in country of its development

GERMAN authorities have given the green light to a high-speed magnetic levitation (maglev) train link from Munich to the city's airport.

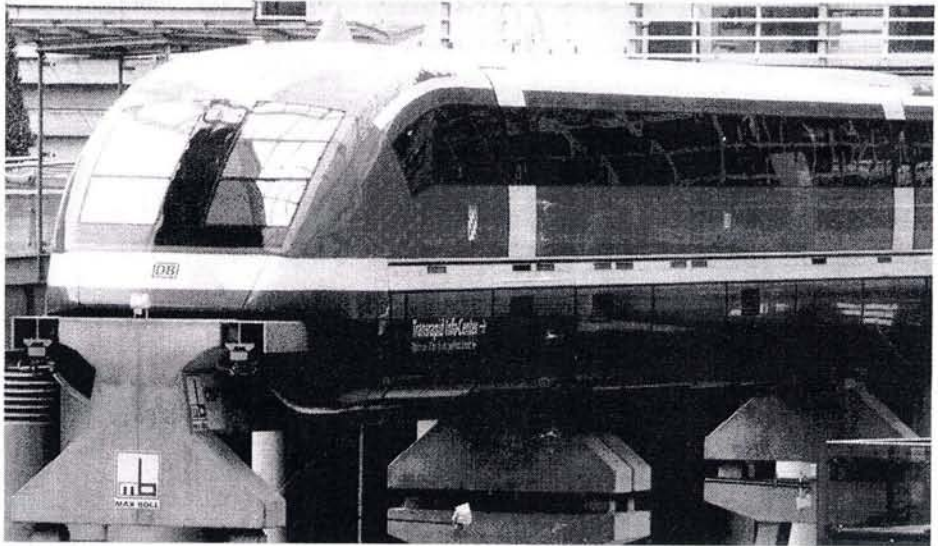
The line will be based on technology developed by Transrapid International, a consortium including engineering giants ThyssenKrupp and Siemens. It would be the first to operate commercially in Germany. So far, the German technology has gone into regular service only in Shanghai.

A spokesman for Bavaria's state government said: "The state of Bavaria, [railway operator Deutsche] Bahn and the major industrial partners have signed an agreement for the realisation of the Transrapid project in Munich."

The Bavarian government has long backed the project, but has faced arguments over financing. Regional authorities did not immediately offer further details of the agreement.

The move was welcomed by UK Ultraspeed, which represents Transrapid in the UK. Alan James, chief executive, said: "This is extraordinarily good news. It is the breakthrough maglev has been waiting for in Germany, the country of its development."

James said there was a growing willingness to see maglev trains in the UK. The Strathclyde Partnership for Transport has funded a feasibility study into a maglev



Staying afloat: The Munich decision could encourage operations in Britain

between Glasgow and Edinburgh, which James said could be designed and built without public sector funding up front.

"If there were a smooth passage through Scotland's transport and works legislation we could start the work on the ground by 2012," he said.

On Merseyside, the Mersey Partnership development agency is negotiating funding for a feasibility study into a maglev route linking Liverpool and Manchester.

James insisted there was also widespread support for a long-distance line linking London to Scotland in less than two hours. "I'm not saying this could be built in one go, it would overburden the construction and financial markets. But it could be built progressively, with several regions keen to adopt the stage 1."

He said that Britain's failure to adopt high-speed rail technology such as France's TGV and Japan's Shinkansen could work in its favour. "We have a unique opportunity to leap a generation in rail technology and go straight to maglev. But we need to get moving more quickly on this."

Frankfurter Allgemeine Zeitung



"Aha! Da haben wir ja noch eine versteckte Goldfüllung..."

7. Transrapid-Fachtagung in Dresden

Am 27.09.2007 fand in Dresden die 7. Transrapid-Fachtagung in Anwesenheit von etwa 250 Fachleuten statt. Begleitet wurde sie von einer Ausstellung, an der sich Unternehmen der Systemindustrie sowie der Verband der Deutschen Eisenbahn Ingenieure (VDEI) beteiligten. Sie war geprägt von dem Optimismus, den Durchbruch der Transrapid-Technologie im eigenen Land zu schaffen. Denn zwei Tage zuvor wurde eine Realisierungsvereinbarung zwischen dem noch amtierenden bayerischen Ministerpräsident Stoiber, Bahn-Chef Mehdorn und Vertretern der Systemindustrie unterschrieben.

Während der Eröffnungsrede wies **Prof. Dr. Rainer Schach**, Dekan der Fakultät Bauingenieurwesen, auf die „guten Nachrichten“ - d.h. über die Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bayerischen Staatsregierung, der DB AG und den beteiligten Unternehmen - pünktlich zur Fachtagung hin. Er zog auch eine positive Bilanz der im vergangenen Jahr stattgefundenen internationalen Konferenz MAGLEV 2006, welche die letzte 6. Fachtagung integrierte und nach 1979 und 1988 jeweils in Hamburg und 1995 in Bremen zum vierten Mal in Deutschland stattfand. Sie sei von der Dresden Werbung und Touristik für den „Dresden Congress Award 2007“ nominiert worden¹. Während die Fachtagung in Dresden sich auf den Transrapid fokussiert, waren auf MAGLEV 2006 auch andere Magnetbahnsysteme das Thema. Er erwähnte dabei die Entwicklungen aus Japan, den NLX 01, dessen Geschwindigkeitsrekord für spurgeführte Systeme von 581 km/h vom 2.12.2003 bisher ungebrochen geblieben ist, sowie den Nahverkehrszug HSST, der seit der kommerziellen Inbetriebnahme am 07.03.2005 in Nagoya zur Expo 20 Mio. Passagiere befördert hat. Alles in allem ist der Transrapid ein gutes Projekt. Daran hat sich auch seit dem Unfall vor einem Jahr nichts geändert, welche nach seinen Worten nicht spezifisch mit der Magnetbahntechnologie im Zusammenhang steht.

Prof. Dr.-Ing. Manfred Curbach, Prorektor der TU Dresden, sagte in der Eröffnungsrede, daß diese Fachtagung wohl keine Auswirkung auf der politischen Ebene zeigte sich jedoch als Bauingenieur erfreut, daß die bauliche Fragestellung einen Schwerpunkt bildet. Denn die Akzeptanz der Magnetschnellbahn wird ebenfalls von der bautechnischen Realisierung abhängen. Hierbei nannte er die architektonischen Lösungsansätze bei der Integration des Fahrwegs in die Landschaft sowie die Architektur der Bahnhöfe und ggf. auch der Betriebsgebäude. Aber auch die Lösung der Ingenieurprobleme bei der Reduktion von Erschütterungen und Schallemissionen sowie die Entwicklung wirtschaftlicher Bauweisen und nachhaltiger Konstruktion seien wichtige Themen dieser Fachtagung.

Regierungsdirektor **Niels Hartwig** vom BMVBS ging in seinem Vortrag auf die Perspektiven des Transrapid in Deutschland ein und gab eine Einschätzung darüber ab, ob der Transrapid in München gebaut wird und wann die Transrapid Versuchsanlage im Emsland (TVE) wieder in Betrieb gehen wird. Nach seinen Worten haben die Gespräche in der Bayerischen Staatskanzlei vor drei Tagen eine neue Dynamik in die Debatte gebracht, wodurch die Perspektiven für eine Realisierung der Strecke in München „so gut wie nie“ sind. Hiermit steht und fällt aber auch die Zukunft des Transrapid in Deutschland. Die Bundesregierung fühlt sich an die Koalitionsvereinbarung von 2005 gebunden, „mindestens eine“ Transrapid-Strecke in Deutschland zu realisieren. Der Bund ist bereit, die Hälfte der Kosten von 1,85 Mrd. € zu übernehmen. Die Bayerische Staatsregierung hat ihren Finanzierungsanteil auf 490 Mio. € erhöht, die DB AG ihren auf 235 Mio. €. Ferner haben sich die Unternehmen Siemens und Thyssen bereit erklärt, zu gleichen Anteilen zusammen 50 Mio. € sowie die Flughafengesellschaft 100 Mio. € beizusteuern. Bei der EU sollen Fördermittel von 50 Mio. € akquiriert werden. Ein entsprechender Antrag kann jedoch erst 2008 gestellt werden. Ohnehin fördert die EU die Planung des Projekts bereits mit 7,5 Mio. €. Die jetzt unterschriebene Realisierungsvereinbarung definiert den Münchner Transrapid als Zielkostenprojekt, welches einem strikten Design-to-Cost-Prozeß unterworfen werden soll. Hierbei geht es darum, vorhandene Kostensenkungspotentiale konsequent auszuschöpfen. Dazu sind noch große Anstrengungen nötig. Herr Hartwig appellierte dabei an alle Beteiligten aus dem Fachpublikum, daran mitzuwirken daß die Zielkosten erreicht werden.

¹ Die Konferenz wurde etwa einen Monat später auch mit diesem ausgezeichnet

Zur Situation auf der TVE erklärte Herr Hartwig, daß das Land Niedersachsen eine Wiedererteilung der Genehmigung vom Ausgang einer Anfang Oktober stattfindenden Sicherheitskonferenz abhängig macht. Diese wird von Prof. Jörg Pachtl von der TU Braunschweig inhaltlich vorbereitet. Auf dieser Sicherheitskonferenz geht es um die Methodik zur Durchführung einer Gefährdungsanalyse. Für die anschließende Auswertung der Ergebnisse der Konferenz werden etwa zwei Monate benötigt. (Danach kann mit der Abgabe eines Antrags zur Wiedererlangung der Betriebsgenehmigung gerechnet werden.) Das Interesse des Bundes an der TVE liegt an der Validerung der Ergebnisse des Transrapid-Weiterentwicklungsprogramms (WEP), welches u.a. zu einem neuen Anwendungsfahrzeug von Typ TR09 geführt hat. Der Bund sieht sich in der Pflicht, die TVE zumindest bis zum Ende des WEP aufrecht zu erhalten. Herr Hartwig appellierte an das Land Niedersachsen und die Betreiber, sich an der Finanzierung zu beteiligen, falls die TVE bis zum Beginn des Fahrbetriebs in München in Betrieb bleiben soll. Insgesamt zog er ein positives Fazit vom WEP. Der Transrapid braucht sich in der Debatte um den Klimaschutz nicht zu verstecken: er hat in Deutschland eine Perspektive.

Prof. Herbert Baum vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln stellte die Ergebnisse der Studie über den industriepolitischen Nutzen des Transrapid vor. In der Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2002 wurde der verkehrspolitische Nutzen der Transrapid-Strecke in München ermittelt. Dieser wurde bei einem Verhältnis von 1,5 gegenüber den Investitionskosten vom Bundesrechnungshof als zu gering eingestuft. Aus diesem Grund ließ die Bundesregierung die Studie zur Ermittlung des industriepolitischen Nutzens des Transrapid in Auftrag. Der analytische Rahmen erstreckte sich über die Arbeitspakete zur Identifikation des industriellen Nutzens, zur Auswirkungsanalyse und schließlich zur Nutzen-Kosten-Analyse. Über die Vorgehensweise berichtete Prof. Baum bereits vor zwei Jahren detailliert auf der Fachtagung. Bei dieser werden auch kontraktive Effekte berücksichtigt, die sich durch das Ausbleiben anderer Investitionen wegen des Transrapid ergeben.

Für diesen konservativen Berechnungsansatz sieht Prof. Baum auch Handlungsbedarf bei anderen Investitionsprojekten. Daher ergibt sich als Nettowirkung auf die Beschäftigung in Deutschland im Bereich Bau der Transrapid-Strecke ein Plus von 9500 Arbeitsplätzen, im Bereich Instandhaltung ein Plus von 800 Arbeitsplätzen und jahresbezogen auf den Betrieb ein Minus von 420 Arbeitsplätzen. Die negative Gesamt-Wirkung beim Betrieb ergibt sich durch Kostensenkungen beim ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr aufgrund der Verkehrsverlagerung zugunsten des Transrapid. Sie wird jedoch bereits durch den Produktionswert bei der Instandhaltung mehr als kompensiert. Schließlich wird ein Beschäftigungs-Plus von 16500 Mannjahren durch erhöhte Realisierungswahrscheinlichkeiten im Ausland aufgrund des in Angriff genommenen Baus einer deutschen Anwendungsstrecke erwartet. Insgesamt beträgt laut Prof. Baum der industriepolitische Nutzen etwa das 1,2 fache der geschätzten Realisierungskosten neben dem verkehrspolitischen Nutzen (dem 1,5 fachen der Kosten). Durch eine "Verschraubung" der Nutzenkomponenten kommt er zu einem wahrscheinlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,5:1 mit einer Schwankungsbreite von 2,3:1 bis 2,6:1.

Prof. Rolf Hellinger vertrat den Referenten Jörn F. Sens von Siemens Transportation Systems. In dem Vortrag über den aktuellen Stand der Transrapidtechnik und Einsatzfelder wies er auf die lange Zeit hin, die eine Erfindung bis zu ihrem produktiven Einsatz in verschiedenen Bereichen benötigt. Deshalb wäre es zu einseitig, wenn man aufgrund des Zeitraums von 67 Jahren vom ersten Patent bis zur Vertragsunterzeichnung zum Bau der ersten kommerziellen Transrapid-Strecke diese Technologie als bereits veraltet ansieht. So begann der wirkliche kommerzielle Breitenerfolg des Autos erst nach dem zweiten Weltkrieg, d.h. über fünfzig Jahre nach der Erfindung des Ottomotors. Ebenfalls dauerte es Jahrzehnte, bis der Techniksprung von der Dampflok zur E-Lok auf breiter Ebene vollzogen wurde. Prof. Hellinger zog ebenfalls eine positive Bilanz des WEP und zählte wichtige Innovationen bei der Magnetschwebetechnologie auf.

So wurden im Technikfeld Fahrwegbau neuste Erkenntnisse aus der Brückenbautechnik eingesetzt. Bei der Fertigung wurden Verfahren mit modernster Lasertechnik entwickelt. Es kam zu einem Einsatz neuester Materialien. Damit kann der Betonfahrweg extrem genau gebaut werden, und die verbesserten Eigenschaften schlagen sich bei einem geringeren Instandhaltungsbedarf nieder. Aufgrund einer Integration der Antriebs- und

Energieversorgungskabel in den Fahrweg kann von Kosteneinsparungen bei Planung und Instandhaltung ausgegangen werden. Ein eigenständiger Kabelweg ist nicht mehr erforderlich. Beim Technikfeld Fahrzeug ergaben sich u.a. Verbesserungen durch den Leichtbau und die berührungsfreie Stromeinspeisung im Untergeschwindigkeitsbereich. Letztere spart Instandhaltungskosten, da gegenüber gegenüber dem TR08 die Stromschienen im Bahnhofsumfeld und die Stromabnehmer am Fahrzeug wegfallen. Beim Technikfeld Antrieb gab es Entwicklungssprünge aufgrund der rückspeisungsfähigen und umschaltfähigen Umrichter. Die Antriebsautomatisierung erreichte Haltegenauigkeiten von +/- 10 cm an den Bahnhöfen. Schließlich ist die modernisierte Betriebsleittechnik in der Lage, durch Vollautomatisierung den Faktor Mensch bei Geschwindigkeiten von 500km/h zu ersetzen.

Nach Worten von Prof. Hellinger ist der Transrapid ein einzigartiges Verkehrsmittel. Der Klimawandel und die steigende Weltbevölkerung rufen nach neuen Lösungen, um den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Hierbei müssen die Verkehrsträger optimal aufeinander abgestimmt werden. Hierzu gehört auch der Einsatz des Transrapid, der eine Pünktlichkeit von 99,9% unter Beweis stellen konnte. In München wird durch eine Verlagerung von 100 Mio. Pkm. von der Straße auf den Transrapid dieser zu einer jährlichen Einsparung von 20.000 Tonnen CO₂ führen.

Dr. Johannes Keil gab in seinem Vortrag einen Bericht über den Stand des Projektes München Hauptbahnhof – München Flughafen aus Sicht der DB Magnetbahn GmbH. Er ging zunächst auf die Anforderungen ein, die an eine schnelle Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem Flughafen gestellt sind. Der Großraum München ist eine Region, die von starkem Wachstum geprägt ist, was für Deutschland nicht typisch ist. Prognosen deuten daher auf eine stark wachsende Nachfrage im Flughafenbereich. Der Flughafen München ist von der Leistungsfähigkeit mit den europäischen Flughäfen ebenbürtig, nicht jedoch bei seiner Erreichbarkeit. Dagegen besitzen die Flughäfen Frankfurt, Amsterdam und Düsseldorf eine Erreichbarkeit von 10 Minuten. Bei einer schnellen Anbindung stößt das Rad-Schiene-System an seine Grenzen. Ein ICE würde mehr Lärm erzeugen als der Transrapid, was durch die bestehenden Umweltgesetze bei Fahrten durch bewohnbare Gebiete zu berücksichtigen wäre. Um die daraus resultierenden Anforderungen zu erfüllen, gibt es nur als möglichen Lösungsansatz die Magnetschnellbahn. Dies ist nach den Worten von Herrn Dr. Keil ein Paradigmenwechsel. Denn bisher war man überzeugt davon, der Transrapid sei nur für Geschwindigkeiten von 500km/h und Haltepunktabständen von mindestens 100 km das geeignete Verkehrsmittel. Nun erweist er sich auch, daß nur er die für München geltenden Anforderungen auf der relativ kurzen Strecke erfüllen kann.

Die DB Magnetbahn GmbH war in den letzten Monaten schwerpunktmäßig in das Planfeststellungsverfahren eingebunden, d.h. mit der Erstellung und Auslage der Unterlagen sowie der Handhabung der Einwendungen und der Planung der Erörterungstermine. Letztere fanden in einem Block über mehrere Wochen statt, um der öffentlichen Meinung der Betroffenen genügend Raum zu verschaffen. Derzeit führt das Unternehmen die Änderung der Pläne aufgrund der von Februar bis Juni stattgefundenen Erörterungen durch. Die Regierung von Oberbayern ist aufgefordert eine Stellungnahme zu den Einwendungen an das Eisenbahnbundesamt (EBA) abzugeben. Letzteres soll Ende des Jahres / Anfang 2008 den Planfeststellungsbeschuß erlassen. Von den Einwendungen sind 50% Sammeleinwendungen in Unterschriftslisten gewesen mit der Aussage „Wir wollen die Magnetbahn nicht“. Diese einfache Ablehnung ist allerdings für ein Planfeststellungsverfahren nicht relevant. Denn hier geht es darum, ob Umweltgesetze, Bauvorschriften sowie die Belange der Träger eingehalten werden. Außerdem gab es 43% Masseneinwendungen per Formular. Differenzierter betrachtet werden mußten die letzten 7% Einzeleinwendungen von insgesamt 23500. Diese Zahl der Einwendungen insgesamt ist im übrigen nicht untypisch für Infrastrukturprojekte.

Schwerpunkte der fachlichen Auseinandersetzung mit den Einzeleinwendungen war u. a. der Einwand von Münchens OB Christian Ude, daß eine Expreß-S-Bahn für München günstiger sein würde. Da jedoch die Anforderung „in 10 Minuten alle 10 Minuten“ nur mit dem Transrapid erfüllbar ist, um u. a. die Autobahnen zu entlasten, sind die planerischen Ziele mit der Expreß-S-Bahn nicht erfüllbar und mit diesem Argument das Planfeststellungsverfahren nicht anfechtbar. Es konnte der Nachweis erbracht werden, daß die Prognosen über das Verkehrsaufkommen sich gegenüber den vorausgegangenen Berechnungen nicht wesentlich verändert haben. Auch das Argument zum Thema FFH, der Transrapid stelle einen

erheblichen Eingriff in die Landschaft dar, konnte entkräftet werden. Denn es gibt eine umfangreiche Bündelung der Transrapid-Trasse mit einem Verkehrsträger, der bereits einen erheblichen Eingriff in die Umwelt darstellt. Dieser Effekt wird nicht oder nur unwesentlich durch die Transrapid-Trasse verstärkt. Es konnte ebenso der Nachweis erbracht werden, daß die präzise formulierte Schallschutzverordnung für den Betrieb von Magnetbahnen eingehalten wird. Das Thema Sicherheit war stark emotional geprägt. Hier konnte nachgewiesen werden, daß die Erstellung des Sicherheitskonzepts zwar ein unabhängiges Verfahren ist, die Ergebnisse jedoch ebenfalls in den Planfeststellungsunterlagen ausreichend berücksichtigt wurden. Denn die Nothalteplätze, Rettungsschächte, Tunnelbelüftungen sowie Zufahrten von Rettungssystemen sind dort aufgeführt. Da das Sicherheitskonzept Maßnahmen zum Schutz gegen terroristische Angriffe beinhaltet, wurde dies jedoch nicht der breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Öffentlichkeit wird hier einzig durch das EBA repräsentiert. Hierzu gab es von den Anwälten der Anti-Transrapid-Einwendergesellschaft Eilanträge, die vorläufig abgelehnt wurden. Die DB Magnetbahn GmbH geht davon aus, in einem späteren Verfahren Recht zu bekommen, da es nicht im Sinne der inneren Sicherheit sein kann, Anti-Terrormaßnahmen durch ihre Offenlegung wirkungslos zu machen.

Inzwischen wurde von der DB Magnetbahn GmbH ein Gesamtsystemverantwortlicher für das Projekt benannt, der sich einem Qualifizierungsverfahren unterworfen hatte und dadurch in die Lage versetzt wurde, als Auftragnehmer die Gesamtheit des Magnetbahnsystems zu realisieren. Für den Bau des Fahrwegs sind dies die Unternehmen Hochtief, Bilfinger und Berger sowie Max Bögl. Für die Systemkomponenten des Transrapid sind Siemens und ThyssenKrupp zuständig. Herr Dr. Keil rechnet mit baldigen Vertragsverhandlungen mit den Unternehmen aufgrund der vor drei Tagen in der Staatskanzlei unterzeichneten Realisierungsvereinbarung. Die DB Magnetbahn wird ein kontinuierliches Sicherheitsmanagement einrichten, d. h. sich für diese Aufgaben regelmäßig neu zertifizieren lassen.

Abschließend beurteilte Herr Dr. Keil die Realisierungsvereinbarung als Schritt in die richtige Richtung, um das Projekt fortführen zu können. Er appellierte an die Anwesenden, die darin enthaltene Zielkostenvereinbarung sehr ernst zu nehmen. Nach seinen Worten bedeutet ingenieurmäßiges Handeln, sich der Herausforderung zu stellen (nach der Devise „geht nicht gibt's nicht“) und durch hohe ingenieurtechnische Qualifikation intelligente Lösungen zu schaffen, um mit den gegebenen Randbedingungen klarzukommen.

In den 28 Vorträgen der fünf parallel ablaufenden Nachmittags-Veranstaltungen wurde über den aktuellen Stand des Münchner Projekts, Erfahrungen aus Shanghai, Anwendungsmöglichkeiten in den USA, Großbritannien und der Schweiz, sowie zahlreichen technischen Verbesserungen des Systems Transrapid berichtet. Auf alle einzugehen, würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen.

In Shanghai verkehrt der Transrapid laut Prof. Arndt Stephan vom Institut für Bahntechnik mit einer Fahrplanstreue von mehr als 99,9%. Zwischen April 2004 und Dezember 2006 fanden 80000 Betriebsfahrten statt. Davon war nur jede 400. mehr als 20 Sekunden und jede 600. mehr als zwei Minuten verspätet. Prof. Fengler von der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden präsentierte die Ergebnisse seiner Vorstudie zum Hochgeschwindigkeitsverkehr im Nordabschnitt des Paneuropäischen Korridors IV im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums. Er kam dort zu dem Ergebnis, daß sich die Lösungsansätze für Rad-Schiene und Magnetschnellbahn insgesamt rechnen. Dabei gibt er der Magnetschnellbahn den Vorzug. Diese benötige zwar erhöhte Anfangsinvestitionen, kann aber durch lukrativere Erlöse die Rad-Schiene-Technik kurz vor Erreichen des „Break-Even“ betriebswirtschaftlich „überholen“. Herr Niklas König vom Swiss-Rapide Express Konsortium berichtete über den Stand des Swiss-Rapide Express-Projektes. Hierbei geht es um eine Magnetschnellbahnverbindung zwischen Zürich und Bern, die durch ein Konsortium aus privaten Unternehmen, Hochschulen, Forschungseinrichtungen und öffentlichen Organisationen bis 2017 fertiggestellt sein soll. Ein innovatives Finanzierungsmodell soll hierbei zum Tragen kommen. Herr Manfred Wackers von Transrapid International zeigte die Chancen auf, die sich für den Export der Magnetschwebetechnologie außerhalb Europas sowie in Großbritannien bieten. Aber auch die technischen Verbesserungen am neuen Anwendungsfahrzeug, über welches bereits an anderer Stelle berichtet wurde, spiegelte sich in zahlreichen Fachvorträgen wider, ebenso wie Fortschritte beim Fahrwegbau.

Die abschließende Podiumsdiskussion hatte das Thema „Einsatzfelder des Transrapid unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit“ unter der Leitung von Dr. Florian Eck, Geschäftsführer beim Deutschen Verkehrsforum. Prof. Fengler forderte die Menschheit auf, sich nachhaltiger zu verhalten. Eine Wahl des Verkehrsmittels, wie sie derzeit in den USA vorherrscht, sei hierbei keine Alternative. Hier sei der Transrapid eindeutig besser. Im Hochgeschwindigkeitsbereich stoße das Rad-Schiene-System an seine technischen Grenzen. Herr Dr. Rühl von der DB Magnetbahn GmbH hob die hervorragenden Systemeigenschaften des Transrapid auf der relativ kurzen Münchner Strecke ohne Zwischenhalte hervor. Herr Hartwig vertrat die Ansicht, daß aufgrund der Klimadiskussion die Magnetschnellbahn einen neuen Schub erhalten könnte und appellierte an die „Transrapid-Community“, die ökologischen Vorteile des Verkehrssystems in Zukunft stärker an die Öffentlichkeit zu bringen. Herr Wackers erwartet in den Schwellenländern wie China und Indien einen wachsenden Anspruch für mehr Umweltschutz, der mit dem wachsenden Lebensstandard einher geht, der sich günstig auf ein Massenverkehrsmittel Transrapid auswirkt.

Michael Dittmer
@ GFM-eV 2007²

- Anzeige -



Magnete heben den Transrapid über den Boden und halten ihn
- elektronisch gesteuert - mit einer bemerkenswerten Genauigkeit
im Abstand von 10 mm vom Fahrweg.

Magnete ziehen ihn schwebend (*griech. eora*) mit einer rasenden
Geschwindigkeit (*lat. rapidus*) nach vorne, so daß er bis zu einer Distanz
von 1000 km dem umweltschädigenden Flugverkehr überlegen ist.

Die Kraft der Magnete
bietet somit einen sinnvollen Beitrag zur Verminderung des
Treibhauseffektes.

Der Shanghai Maglev Transrapid auf n-tv

manche Fernsehzuschauer haben diesen bemerkenswerten Bericht im vergangenen Jahr auf n-tv schon gesehen. Am 9.1.2008 lief er wieder. Er wird in der nächsten Zeit noch viermal wiederholt: am 13.01.2008 19:10h, 21.01.2008 02:15h, 24.01.2008 04:25h und 01.02.2008 01:10h.

Dort äußert sich der Verkehrsexperte Kevin C. Coates zum Zwischenfall in Lathen am 22.09.2006:
"Ein schlimmes Ereignis, das nicht hätte passieren dürfen. Allerdings versagte nicht die Technik ... Natürlich war dieser Zusammenstoß in Deutschland furchtbar. Mir sind jedoch einige Fakten aufgefallen. Am wichtigsten ist wohl, daß es keinen Feuerball gegeben hat. Denn Magnetschwebbahnen benötigen keinen explosiven Treibstoff. Feuer ist etwas schreckliches. Sehen Sie, ein abgestürztes Flugzeug fängt Feuer. Auch bei Pkw- oder Lkw-Unfällen brennt es häufig. Bei diesem System passiert das nicht. Außerdem ist der Zug nicht vom Fahrweg gestürzt, obwohl er gegen ein 60 Tonnen schweres Wartungsfahrzeug prallte ... Das Fahrzeug brach nicht aus und entgleiste nicht. Das bedeutet, in diesen Bahnen können sich die Menschen sicher fühlen. Sie müssen keine Angst vor Kollateralschäden haben, wenn es zu einem Unfall kommt. Ich behaupte sogar, daß ein solcher Unfall auf einer kommerziellen Strecke nicht passieren kann."

Zwischendurch wurde anhand von Bildern vom Unglück in Eschede am 03.06.1998 gezeigt, was passieren kann, wenn ein Zug bei 200km/h entgleist.

² Freigegeben zur Nutzung und ggf. orthographischer Anpassung etc. seitens des VDEI e.V.

Transrapid: Bald wieder Testfahrten im Emsland

HANNOVER – Der Fahrplan für die Wiederaufnahme des Testbetriebs auf der Transrapid-Versuchsstrecke im Emsland steht. Im kommenden Frühjahr soll die Entscheidung fallen über die neue Betriebsgenehmigung, mit der der niedersächsische Verkehrsminister Walter Hirche (FDP) „fest rechnet“. Die Geneh-

migung aber, daran ließ Hirche gestern auf einer einberufenen Sicherheitskonferenz in Hannover keinen Zweifel, wird erst nach einer „extrem kritischen Prüfung“ erfolgen. Es geht darum, künftig menschliches Versagen möglichst auszuschalten. Im September 2006 starben 23 Menschen, als der Versuchszug

mit Tempo 170 in einen auf der Strecke stehenden Werkstattwagen gerast war. Der Fahrdienstleiter hatte das Fahrzeug schlicht vergessen, auch die vorgesehenen technischen Vorkehrungen gegen diesen Fall waren nicht getroffen worden. Auf der Teststrecke sollen im kommenden Jahr weitere Vorarbeiten geleistet werden für die in München geplante Strecke zwischen Hauptbahnhof und Flughafen. Aber auch im Emsland ist das Interesse groß: Die Versuchsstrecke ist ein Touristenmagnet, zählte bereits Hunderttausende zahlender Fahrgäste. Die Beschäftigten der Anlage arbeiten inzwischen teilweise kurz. (fert)

Norddeutsche Zeitung 17

Dienstag, 9. Oktober 2007

Münchner Merkur Nr. 261 | Dienstag, 13. November 2007

TRANSRAPID

Auch Amerika zeigt Interesse

VON HOLGER EICHELE

München/Berlin – In den USA wächst offenbar das Interesse an der Magnetschwebbahn Transrapid. Der US-Kongress habe die Mittel zur Planung von vier Strecken auf 140 Millionen Dollar aufgestockt, sagte der Vorsitzende der Amerikanischen Handelskammer in Deutschland (Amcham), Fred B. Irwin.

Die USA seien ein wichtiger Auslandsmarkt für die Transrapid-Technologie: „Amerika braucht den Transrapid. Aber für US-Investoren ist es wichtig, dass dieses Projekt auch tagtäglich vorgeführt wird.“ Die „Amcham“ unterstützt deshalb den Bau der Münchner Transrapid-Trasse. Nur wenn der Zug hier in den Routinebetrieb gehe, könne die Technik auch exportiert werden. „Die USA werden die Entwicklung in Deutschland mit größter Aufmerksamkeit beobachten“, sagte Irwin in Berlin. Er nannte es bedauerlich, dass der deutsche Transrapid bisher nur in Shanghai zum Einsatz komme.

In den Vereinigten Staaten



US-Investoren wollen den Schwebler in Betrieb sehen. FOTO: DDP

sind laut Irwin vier mögliche Strecken in der Diskussion. An der Westküste wird eine mindestens 60 Kilometer lange Verbindung zwischen Las Vegas (Nevada) und der Wirtschaftsregion östlich von Los Angeles (Kalifornien) geprüft. An der Ostküste der USA bewerben sich drei Betreiber um eine Transrapid-Trasse: Geprüft werden eine Verbindung zwischen Baltimore und der Hauptstadt Washington (63

Kilometer), eine Trasse von Atlanta zum Hartsfield-Airport (49) sowie eine Trasse zwischen Pittsburgh und Greensburg, mit fast 90 Kilometer die längste und teuerste Strecke.

Mit den vom Kongress bewilligten Millionen werden zunächst nur mögliche Streckenverläufe geprüft. Eine Entscheidung über den Bau einer Route ist vorerst nicht zu erwarten.



DIPL. ING. ERNST REINOLD KIRCHWEG10 63654
BÜDINGEN Tel.:06041 4944
ern_old@web.de

Die Weiterführung des Transrapids (TR) vom Flughafen München nach Regensburg ist geradezu zwingende Konsequenz zu Hauptbahnhof – Flughafen

Der TR erschließt die Region Ostbayern.

Der TR ist das Verkehrsmittel der Zukunft. Beschleunigung in 5 km auf 300 kmh ohne dass sich die Passagiere anschnallen müssen. (Der ICE der dritten Generation benötigt 25 km. vom Frankfurter Flughafen bis Idstein.) D.h. relativ v i e l e Halts ohne Zeitverlust möglich. Das ist ein großer Vorteil, weil mehr und mehr Menschen auf dem Land wohnen, mit dem Computer www vernetzt sind, und mit ihrem Auto 40 km zur nächsten TR-Station mit P+R fahren. Ein komfortabler P+R-Platz ermöglicht den Anschluss an das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz. Deshalb sollte eine TR-Station auch nicht im Stadtzentrum sein. Wichtiger ist der Anschluss an den Straßenverkehr.

Der wachsende Individualverkehr ist viel flexibler und verdrängt den schienengebundenen Regionalzug. Diese Entwicklung ist nicht mehr aufzuhalten. Max. 50 km Autofahrt. Siehe USA. Weite Autofahrten sind out. Benzinpreis, CO₂, Stau. Der „hochqualifizierte“ Arbeitnehmer ist nicht nur per Internet, sondern auch ortsändernd hochgeschwindigkeitsvernetzt. Inkl. Flugzeug.

Pendler zwischen Regensburg und München. 30 min.

Der Flughafen München prognostiziert heute schon enorme Zuwachszahlen.

Wie ist der TR politisch durchzusetzen?

Sachliche Information über Technik, Sicherheit, Umweltfreundlichkeit, Wirtschaftlichkeit.

Permanentes positives Engagement der Medien. Vor allem lokale Presse.

Videovorträge, Besucherfahrten zur TR-Versuchsanlage in Lathen. Später München.

Bedenkenträger und parteipolitische Profilerer (Grüne, SPD u.s.w.) mit Sachargumenten „behandeln“

Sehr geehrter Herr Stahl,

über Google-alert bin ich über alles, was Transrapid betrifft bestens informiert. Als Mitglied der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnik GFM , Hamburg, verfolge ich auch die Entwicklung in München und finde Ihren Vorschlag Anbindung Regensburg „überfällig“. Anbei nur ein paar Stichworte, um Sie in Ihrer politischen Arbeit zu bestärken.

Wie Sie sicherlich gleich gemerkt haben, sind auch schon die notorischen Bedenkenträger und die, die immer gegen alles sind zur Stelle. Sie haben harte Arbeit vor sich!

Lassen Sie sich nicht beirren! Bleiben Sie und Ihre Parteifreunde dran! Ihr Vorschlag ist zukunftsweisend.

Wenn Sie detaillierte technische Informationen über das ganze Transrapidsystem brauchen, will ich sie Ihnen gerne besorgen. Sicherlich werden in nächster Zukunft auch wieder die Versuchsfahrten in Lathen aufgenommen. Dann sollten wir eine Probefahrt organisieren, damit Sie den Transrapid life erleben.

Über einen Anruf von Ihnen würde ich mich sehr freuen.

Mit freundlichen Grüßen

Ernst Reinold.

PS.: Meine Telefon Nr.: 06041 4944. bitte lang schellen lassen, oder gleich noch mal anrufen!

Ich will dass der Transrapid kommt!

Der Verein Mobil in München hatte die Gelegenheit kurz nach Amtsübernahme ein erstes Interview mit der neuen bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministerin Emilia Müller zu führen.

MiM: Herzlichen Glückwunsch zum neuen Amt. Welchen bayerischen Verkehrs-Projekten widmen Sie in den nächsten Monaten besondere Aufmerksamkeit?

MÜLLER: Der Infrastrukturausbau ist landesweit von großer Bedeutung. Viele Projekte sind wichtig. Spontan fallen mir ein: die Bahnlinien München – Mühldorf – Freilassing oder München – Lindau, die Flughafenanbindung Ostbayerns, der Ausbau der S-Bahnen, der Transrapid oder der Donauausbau. Das ist nur eine kleine Auswahl aus den vielen Projekten, für die wir uns in nächster Zeit engagieren werden.

MiM: „Ich will, dass der Transrapid kommt“ war eine Ihrer ersten Statements als Wirtschaftsministerin. Warum muss der Transrapid unbedingt bald realisiert werden?

MÜLLER: Die Fakten sprechen für sich: Der Transrapid hat eine

große technologie- und verkehrspolitische Bedeutung. Er schärft das Profil unseres High-Tech-Standortes und löst ein drängendes Verkehrsproblem. Er schafft die schnellste Anbindung des Flughafens an den Schienenregional- und -fernverkehr. Anders als die Express-S-Bahn konkurriert er nicht mit anderen bayerischen Nahverkehrsprojekten. Der Transrapid bringt mit ca. 3 Mio. Pkw-Fahrern jährlich den größten Verlagerungseffekt zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

MiM: Was werden Sie tun, um ihm endlich nach München zu holen?

MÜLLER: Wir haben mit der DB und der Industrie eine Realisierungsvereinbarung unterzeichnet. Darin hat die Industrie angeboten, den Transrapid zu einem Festpreis zu realisieren. Seine Höhe wird nach Abschluss des Design-to-Cost-Prozesses feststehen, den wir konstruktiv be-

gleiten. Es ist Ziel aller Beteiligten, den Kostenrahmen von 1,85 Mrd. Euro einzuhalten.

MiM: Wie bewerten Sie das bisherige Gerangel um das Projekt?

MÜLLER: Großprojekte dieser Art werden stets kontrovers diskutiert. Dabei sollten Fakten statt ideologischer Vorbehalte im Vordergrund stehen. Die Fakten sprechen klar für das Projekt. Auch die Nutzen-Kosten-Untersuchung zeigt: Jeder in den Transrapid investierte Euro bringt einen Nutzen von 2,5 Euro.“

MiM: Wen gilt es noch zu überzeugen, damit die Realisierung endlich beginnen kann?

MÜLLER: Ich werbe bei allen Bürgerinnen und Bürgern für den Transrapid. Er ist für unseren Standort von immenser Bedeutung. Wir arbeiten weiter konsequent an der Realisierung. Das Planfeststellungsverfahren läuft, die Anhörungen sind bereits abgeschlossen. Den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes erwarten wir spätestens Mitte 2008. ■



Die dritte Bahn kommt 2011

Flughafen-Chef Michael Kerkloh verrät im MiM-Interview so einiges. Etwa, dass der Airport mehr Restaurants bekommt, er so gut wie nie „billig“ fliegt und wegen eines Staus beinahe einen TV-Auftritt verpasste.

MiM: Welche Neuerungen erwarten uns beim Münchner Flughafen?

KERKLOH: Unser derzeit wichtigstes Ausbauprojekt ist die 3. Start- und Landebahn. Nach jetzigem Stand werden wir sie ab 2011 in Betrieb nehmen. Langfristig werden wir auch unsere Einrichtungen zur Passagierabfertigung und unser Gastronomie- und Einzelhandelsangebot erweitern, um unsere hohen Standards auch bei steigendem Passagieraufkommen zu halten.

MiM: Billig-Fluglinien: Haben sie den Flughafen verändert? Fliegen Sie auch „billig“?

KERKLOH: Der Anteil der Niedrigpreisgesellschaften liegt in München mittlerweile über 15%. Wir sind also durchaus ein wichtiger Standort für „Niedrigpreisverkehr“. Hauptmerkmal bleibt aber weiterhin der Drehkreuzverkehr mit etablierten Fluggesellschaften wie

Lufthansa. Das entscheidende Kriterium bei der Wahl des „richtigen“ Fluges ist bei mir der Zeitfaktor. Die besten Flugverbindungen sind für mich also immer die, die am besten zu meinem Terminkalender passen.

MiM: Wie ist Ihre Meinung zur Diskussion über den Transrapid?

KERKLOH: Für den Flughafen München und für seine Nutzer bringt die Magnetbahn enorme Vorteile. Sie wird die Attraktivität der Fernbahn als Zubringer erhöhen und damit auch zu einer Entlastung auf den Straßen beitragen. Schade, dass die Diskussion um den Transrapid nicht immer mit stichhaltigen Argumenten geführt wird. Da wird etwa suggeriert, man könnte stattdessen auch jederzeit eine schnelle S-Bahn einsetzen. Dass die auch eine ei-

gene Trasse und damit massive Investitionen erfordert und dass es dafür bisher weder eine belastbare Planung noch Ansätze einer Finanzierung gibt, wird verschwiegen. Und Auch dass die Kosten einer Express-S-Bahn aus den „Nahverkehrstöpfen“ des Freistaates gedeckt werden müssten und dadurch anderen bayerischen Verkehrsprojekten fehlen würden.

MiM: Wann haben Sie sich zuletzt über den Münchner Verkehr geärgert, wann gefreut?

KERKLOH: Geärgert habe ich mich zuletzt, als ich auf Münchens überlasteten Ringstraßen feststeckte und um ein Haar nicht an einer TV-Diskussion hätte teilnehmen können. Gefreut hat mich, dass es der Bahn trotz des Lockführerstreiks gelungen ist, den S-Bahn-Verkehr zum Flughafen zumindest eingeschränkt aufrecht zu erhalten. ■



Foto: Flughafen München GmbH



Der Transrapid kommt

Edmund Stoiber führte Bayern in die Weltspitze der Technologie-Regionen. Bei seinem Abschied gelang dem Ministerpräsidenten sein größter Coup – er holte den modernsten Zug der Welt nach München.

Nach Worten von Erwin Huber war es „die Nachricht des Jahres“: Der Transrapid wird in München gebaut. Und Alt-Ministerpräsident Edmund Stoiber ergänzte: „Niemand wird diesen Schritt mehr rückgängig machen. Das ist völlig klar.“

Es war der 25. September an dem die Bundesregierung sich bereit erklärte, ihren Anteil am Bau der Transrapidstrecke München zu erhöhen. Deutlich zu erhöhen! Der Bund stellt jetzt die Hälfte der benötigten Mittel für den Bau der Trasse München Hauptbahnhof – München Flug-

hafen bereit. Statt 550 Millionen jetzt 925 Millionen.

Das es dazu gekommen ist, hat München, hat Bayern, hat Deutschland zwei Männern zu verdanken: Ex-Ministerpräsident Edmund Stoiber und dem ganz frisch gebackenen Finanzminister Erwin Huber. Mit geschickter und zäher Verhandlungstaktik hatten es die beiden politischen Schwergewichte geschafft, Berlin in Sachen Magnetschwebbahn den schwarzen Peter zuzuschieben. So wollte es Unions-Chefin und Kanzlerin Angela Merkel nicht auf sich und ihrer Regierung sitzen lassen, verantwort-

lich gemacht zu werden für das Scheitern einer letzten Chance des High-Tech-Zugs in Deutschland. Denn die Ausführungen von Stoiber und Huber waren klar: Es gibt nur eine reelle Strecke für den Transrapid in Deutschland, und das ist München HBF-Münchener Flughafen FJS.

Nach dem „Durchbruch im Transrapid-Projekt“, so Stoiber, kann bereits im nächsten Sommer mit dem Bau begonnen werden. Das es hintenraus keine böse Überraschung mit dem Baupreis geben wird, darüber hatten sich der damals Noch-Ministerpräsident und sein Wirtschaftsminister mit der Industrie geeinigt. Verhandlungsführer Huber: „Die Einigung auf einen Festpreis war ein Riesensprung. Jetzt sind wir auf der Zielgeraden.“

Einen weiteren Trumpf, den Stoiber und Huber bei ihrem Ringen um die Magnetschwebbahn spielten, ist Münchens Olympiabewerbung 2018. Um im Rennen um die Spiele nicht gleich beim Start ins Hintertreffen zu geraten, sei es unumgänglich ein top-modernes Transportmittel für internationale Gäste anzubieten. Zum Transrapid, so Stoiber und Huber, gäbe es keine

Alternative. Die sieht Münchens Oberbürgermeister Christian Ude immer noch in der Express-S-Bahn. Er kündigte an, die Stadt München werde als Flughafen-Gesellschafter notfalls vor Gericht eine Kostenbeteiligung des Münchner Airports verhindern. Zitat Ude: „Ich werde es nicht zulassen, dass die Münchner Bevölkerung auf diese Weise überrumpelt wird. Ein Bürgerbegehren wäre durchaus wünschenswert.“ Tatsächlich lud Münchens Transrapid-Gegner Nummer eins dann auch seine Mitstreiter gegen die Zukunft Anfang Oktober ins Rat-



„Das nenne ich Business Intelligence...“

Platzhalter Transrapidgegner DEMO
Bitte Hochformat!!!!

EiMagna atetum eum do dolobor-
peros dolessequam, sequat. Ure
dolummod molortionum ipsusci
bla feu faci tet adignit velessis am

Ka^o Frankfurter Allgemeine Zeitung Mobil in München November 2007
Seite 20 / Freitag, 15. Juni 2007, Nr. 136

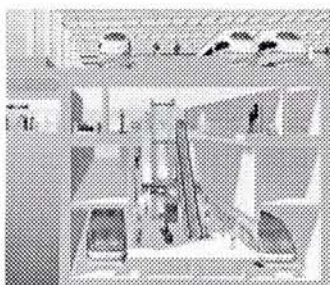


Foto: OB Majewski

Ein Modell wie der zukünftige Transrapid Bahnsteig im Hauptbahnhof aussehen könnte.

haus ein – zu einem Strategiegespräch. Ergebnis: Die Abgeordneten der SPD und Grünen, sowie die Bürgermeister der Gemeinden an der künftigen Transrapid-Strecke beschlossen mit Vertretern von Anti-Transrapid-Vereinen, dass bei den Kommunalwahlen im kommenden März auch über ein Bürgerbegehren zum Bau der Magnetschwebbahn entschieden werden soll. Eine Demo der Transrapid Gegner folgte dann am 3. November. Das es zur Verhinderung der von Oberbürgermeister Christian Ude so favorisierte Express-

S-Bahn keines Bürgervotums bedarf, liegt daran, dass diese bereits auf dem Abstellgleis steht. „Die Express-S-Bahn ist eine Illusion“, so der CSU-Chef von München und bayerische Umweltminister Otmar Bernhard. „Die Transrapid-gelder können nicht auf die S-Bahn umgewidmet werden.“ Auch nicht auf andere von den Gegnern scheinheilig ins Feld geführte Projekte, wie etwa in der Kampagne Kindergärten oder High-Tech-Zug, da das von der Politik bereitgestellte Geld verkehrsdinglich gebunden ist. Die Frage nach mehr Geld für Kindergärten, was durchaus wünschenswert wäre, stellt sich hier gar nicht. Sollte der Transrapid auf irgendeine unerdenkliche Weise doch noch auf der Zielgeraden von Zukunftsgegnern ausgebremst werden, dann wird die knappe Milliarde, die der Bund für den Bau avisiert hat, einfach aus dem Bundeshaushaltsentwurf gestrichen. Und Berlin spart.

Für München stellt sich laut Otmar Bernhard also die Frage: „Haben oder nicht Haben.“ ❧

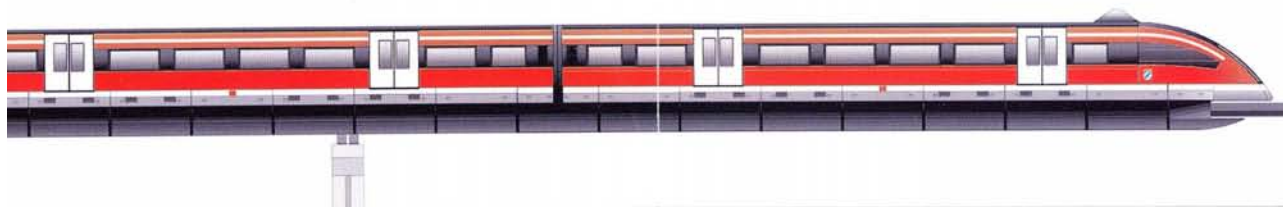
Ein sonnenklarer Tag im November 2012

Ein Tag in nicht mehr allzu ferner Zukunft. Sagen wir: Es ist der 14. November 2012. Es ist ein schöner Tag, mild die Temperaturen, blau der Himmel – alles so klar, so sonnig. Ein bisschen schade ist es schon, das der Transrapid, das Wunderwerk deutscher Ingenieurkunst zur Jungfernfahrt auf der ersten deutschen öffentlichen Strecke aus einem Tunnelbahnhof starten muss. An so einem Tag. Aber da ist ja noch Christian Ude. Gott sei Dank. Der Münchner Oberbürgermeister. In der ersten Reihe. Also ganz, ganz vorne. Wie immer, wenn in München Meilensteine gesetzt werden. OB Ude ganz vorne – das ist sonnenklar. Ein Blick zurück. Fünf Jahre zuvor, also im November 2007. Auch hier OB Ude in der ersten Reihe, ganz vorne bei denen, die den Transrapid noch verhindern wollen, auch wenn alles gegen sie spricht. Ein Widerspruch? Nicht wenn Ude vorne steht. Er trommelte gegen die Untertunnelung des Mittleren Rings und trompetete einen fröhlichen Tusch bei der Eröffnung. Ins gleiche Horn blies der Oberbürgermeister auch bei den verkehrspolitischen Großprojekten Autobahnring West und Neubau des Flughafens München. Erst ganz laut dagegen schreien, dann ganz laut sich selber loben – beim Eröffnen. Der 14. November 2012. Es wird ein schöner Tag für München. Weil die Stadt wieder ein Stückler mehr Weltstadt geworden ist.



Monika Hohlmeier und OB Ude beim Spatenstich für den Petuel-tunnel – ein wenig zerknirscht war der OB damals im September 1997 – bei seiner Einweihung im März 2000 war das dann ganz anders.

Mobil in München November 2007



Zahlreiche Unterstützer gründeten am 14. Dezember 2007 in München den Verein "Bayern pro Rapid" www.bayern-pro-rapid.de. Protokollarisch als Gründungsmitglieder erfaßt sind:

- Dr. Sasse Gebäudedienste AG
- Handwerkskammer für München und Oberbayern
- Hammer AG
- IHK - Industrie und Handelskammer für München und Oberbayern
- Landesverband d. Bayerischen Einzelhandels e.V.
- Mobil in München e. V.
- Münchner Bank eG
- vbw Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e.V.
- Herr Prof. Dr. Dr. h. c. Wolfgang A. Herrmann, Präsident der Technischen Universität München

Die deutsche TR-Systemindustrie unterstützt den Verein.

In der Satzung soll stehen:

"Zweck des Vereins ist es, über die verkehrlichen, technologischen und arbeitsmarktlichen Entwicklungen für den Wirtschaftsstandort Bayern durch den Bau des Transrapid in München in der Öffentlichkeit zu werben und zu informieren. Der Verein löst sich spätestens mit der Eröffnung der Münchner Transrapidstrecke auf."

Die Satzung ist noch nicht veröffentlicht - ich habe den Verein deshalb angeschrieben.

Die Mitgliedschaft ist kostenlos - Anmeldeformular liegt bei.

Michael Dittmer

Aufnahmeantrag

Vorname:

Nachname:

Titel:

Geburtsdatum:

Firma:

Funktion:

Mitgliedschaft: Firma Privatperson

Straße:

Hausnummer:

PLZ:

Ort:

Telefon:

Fax:

Mobil:

Email:

Hiermit beantrage ich die Aufnahme in den Verein Bayern pro Rapid

Ort, Datum:

Unterschrift:

Postfach 86 02 62
81629 München
Telefon 089 - 41 90 27 03
Telefax 089 - 41 90 27 04
info@bayern-pro-rapid.de
www.bayern-pro-rapid.de
Vorstand:
Dr. Reinhard Dörfler (Vorsitz),
Stefan Albat, Hans Hammer

Verkehrspolitik / Transrapid (PM 430/07 vom 14.12.07)
Bayerns Verkehrsministerin Müller begrüßt Gründung des Vereins ‚Bayern pro Rapid e. V.‘ / Wertvolle Unterstützung für Transrapidprojekt in München
Müller: „Starker Rückenwind für Transrapid“

MÜNCHEN Bayerns Verkehrsministerin Emilia Müller begrüßt die heute erfolgte Gründung des Vereins ‚Bayern pro Rapid‘. „Ich freue mich sehr über diese schlagkräftige Unterstützung für das zukunftsweisende Transrapid-Projekt in München. Der Verein verleiht dem Transrapid starken Rückenwind. Er wird einen zentralen Beitrag für die sachliche Information der Öffentlichkeit leisten und damit helfen, den Scheinargumenten der Transrapid-Gegner den Wind aus den Segeln zu nehmen.“ Damit werde ein weiterer Schritt für die Realisierung dieses für ganz Bayern vorteilhaften Projekts getan.

Dass sich ein solches starkes Bündnis hinter den Transrapid stelle und mit dem Anspruch antritt, den Befürwortern eine Stimme zu verleihen und bestehende Fehlinformationen zu beseitigen, sei ein wichtiges Signal. Müller: „Ich bin überzeugt, dass wir durch gute Sachargumente die Menschen von den überwältigenden Vorteilen des Transrapids überzeugen können. Wir werden deutlich machen, dass der Transrapid für die dringend erforderliche Verbesserung der Flughafenbindung ohne vernünftige Alternative ist.“

Prinzregentenstr. 28, 80538 München - Briefanschrift: 80525 München
Pressestelle: Dr. Regina Otto, Andreas Würth, Anka Zieleszinski
Tel: 089/2162-2290/91, 2612, 2747 - Fax: 089/2162-2614
E-Mail: pressestelle@stmwivt.bayern.de, Internet: www.stmwivt.bayern.de

„Bürgerentscheid unzulässig“

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Stadt lehnt Votum über Großprojekt „Stuttgart 21“ ab

Stuttgart, 13. Dezember. Gutachter der Stadt Stuttgart halten den Bürgerentscheid für das 2,8 Milliarden teure Infrastrukturprojekt „Stuttgart 21“ für rechtlich nicht zulässig. Ein Bündnis aus Grünen, Umweltschützern, dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und dem Fahrgastverband „Pro Bahn“ hat 70 500 Stimmen für ein Bürgerbegehren gesammelt, um damit einen Bürgerentscheid gegen das Verkehrsprojekt herbeizuführen. Die Stadt Stuttgart ist der Auffassung, dass ein Bürgerentscheid nur dann erfolgreich angestrengt werden kann, wenn die Grundsatzbeschlüsse nicht länger als sechs Wochen zurückliegen. Der Gemeinderat der Stadt Stuttgart hatte aber 1995 und 2001 entsprechende Grundsatzbeschlüsse gefasst. Oberbürgermeister Schuster (CDU) sagte am Donnerstag: „Es geht

nicht um eine politische Frage, sondern um eine rechtliche.“ Nach Auffassung der Stadt sind von den 70 500 abgegebenen Stimmen 61 000 gültig.

Die Bürgerinitiative will ein eigenes Gutachten über die Rechtmäßigkeit eines Bürgerentscheids vorlegen. Der Gemeinderat will am 20. Dezember entscheiden. Eine politische Mehrheit gibt es für einen Bürgerentscheid nicht: Abgesehen von der grünen Fraktion, zwei Abgeordneten der Partei „Die Republikaner“ und zwei einzelnen Stadträten befürworten alle anderen Parteien „Stuttgart 21“. Mit dem im Juli beschlossenen Großprojekt soll Stuttgart in das europäische Schnellbahnnetz integriert werden: Der Kopfbahnhof soll zu einem Tiefbahnhof umgebaut und die Strecke nach Ulm als ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut werden.

Und in München?



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

DONNERSTAG, 6. DEZEMBER 2007



„Ach, wie gut, dass niemand weiß, dass ich Fiskalstilchen heiÙ!“

Reliance Unit Bids to Advise Mumbai Maglev Plan, Express Says

By Cherian Thomas

Dec. 18 (Bloomberg) –

Reliance Industries Ltd.'s unit and KPMG India Pvt. are among companies that have filed bids to advise the government on the feasibility of running super-fast trains in Mumbai, the Financial Express said, citing an unidentified government official.

India's western state of Maharashtra plans to start magnetic levitation, or maglev, trains that can run at speeds of as much as 300 kilometers (186 miles) an hour in its capital Mumbai, the newspaper reported.

The government plans to appoint a consultant to carry out a feasibility study for the project, the cost of which could be as much as 300 billion rupees (\$7.5 billion), the newspaper said. Reliance-promoted Urban Infrastructure Development Co. has joined hands with Louis Berger Group to bid for the consultant's job, the newspaper said. The other bidders include Rohit Gupta & Associates and Bhobe & Associates, the newspaper said.

To contact the reporters on this story: Cherian Thomas in New Delhi at

cthomas1@bloomberg.net ;

Last Updated: December 17, 2007 20:56 EST

Michael Dittmer schrieb:

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein Jahr voller Ereignisse, Wandel und Veränderung liegt hinter uns – die nächsten 366 Tage mit neuen Herausforderungen vor uns. Zur Gründung des Vereins Bayern Pro Rapid möchten wir Sie beglückwünschen

und Ihnen unseren Weihnachtsgruß übermitteln.

<http://www.pro-transrapid.org/special/FroheWeihnachtenVonGFM.gif>

Magnete heben den Transrapid über den Boden und halten ihn

- elektronisch gesteuert - mit einer bemerkenswerten Genauigkeit im Abstand von 10 mm vom Fahrweg.
- Magnete ziehen ihn schwebend (griech. eora) mit einer rasenden Geschwindigkeit (lat. rapidus) nach vorne, so daß er bis zu einer Distanz von 1000km dem umweltschädigenden Flugverkehr überlegen ist.
- Die Kraft der Magnete bietet somit einen sinnvollen Beitrag zur Verminderung des Treibhauseffektes.

Wir wünschen Ihnen und Ihren Familien erholsame Feiertage und ein gesundes,

erfolgreiches und friedliches Jahr 2008.

GFM-eV Team Michael Dittmer

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

Hallo Kollegen,

Bayern Pro-Rapid hat die Glückwünsche der GFM-eV erwidert, die ich an Euch weiterleiten möchte.

Ich habe inzwischen auch als Privatperson einen Aufnahmeantrag gestellt.

Viele Grüße Michael Dittmer

Sehr geehrter Herr Dittmer,

herzlichen Dank für Ihre Glückwünsche und den kleinen Film. Wir freuen uns sehr, dass wir so viel Unterstützung zu dem Thema erhalten und bleiben auch im neuen Jahr dran!

Ihnen wünschen wir für das neue Jahr auch das beste und hoffen, dass wir alle gemeinsam viel in 2008 bewegen.

Herzliche Grüße A.Turba

Bayern pro Rapid

Postfach 86 02 62

81629 München

Fon +49 (0) 89.41 90 27 03

Fax +49 (0) 89.41 90 27 04

Email: info@bayern-pro-rapid.de

Mehr Informationen über Bayern pro Rapid:

www.bayern-pro-rapid.de

Vorstand: Dr. Reinhard Dörfler (Vorsitz)

Stefan Albat, Hans Hammer

From: Michael Dittmer [mailto:michael.dittmer@kielnet.net]

Sent: Friday, December 21, 2007 3:49 PM

To: ob@muenchen.de

Subject: GFM e.V. wünscht frohe Weihnachten !

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Ude,

Magnete heben den Transrapid 10mm über den Boden und halten ihn - elektronisch gesteuert - mit einer bemerkenswerten Genauigkeit in dieser Höhe. Magnete ziehen ihn schwebend (griech. eora) einer rasenden Geschwindigkeit (lat. rapidus) nach vorne, so daß er bis zu einer Distanz von 1000km mit dem umweltschädigenden Flugverkehr konkurrieren kann.

Die Kraft der Magnete bietet somit einen sinnvollen Beitrag zur Verminderung des Treibhauseffektes.

Mit unserem Weihnachtsgruß

<http://www.pro-transrapid.org/special/FroheWeihnachtenVonGFM.gif>

möchten wir Ihnen mehr weihnachtliche Vorfreude machen auf ein Geschenk, welches der ehemalige Ministerpräsident Dr. Edmund Stoiber Ihnen in Aussicht gestellt hat: den Transrapid für München.

Dieser ist das Verkehrsmittel par Excellence für die Austragung der Olympischen Winterspiele 2018 und wird die Chancen bei der Bewerbung deutlich erhöhen - anders als bei Leipzig 2012, wo das IOC die mangelnde Infrastruktur negativ bewertete. Tragen Sie dazu bei, daß die Transrapid-Strecke Münchner Hauptbahnhof - Flughafen rechtzeitig im Betrieb werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

GFM-eV Team

Michael Dittmer

--

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

- Stellvertretender Vorsitzender -

www.pro-transrapid.org

<mailto:mdittmer@pro-transrapid.org>

Sitz der Gesellschaft: Hamburg, Amtsgericht Hamburg: 69 VR 16646

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck



Frankfurter Allgemeine Zeitung

Seite 16 / Donnerstag, 25. Januar 2007, Nr. 21

Transrapid-Neustart beantragt

Auf der Teststrecke soll die für München bestimmte Bahn erprobt werden

Hannover (Ini). Mehr als ein Jahr nach dem Unglück auf der Transrapid-Teststrecke im Emsland hat der Betreiber einen Neustart der Anlage beantragt. Dies teilte die Betriebsgesellschaft IABG in Ottobrunn bei München gestern mit. Die Unterlagen seien bei der zuständigen Landesbehörde eingegangen, bestätigte das Verkehrs-

ministerium in Hannover. Über eine Genehmigung solle unter besonderer Prüfung der Sicherheit in den kommenden vier Monaten entschieden werden. Auf der Teststrecke soll der für die geplante Magnetschwebbahn in München bestimmte neue Transrapid TR 09 erprobt werden. Bei dem Unfall im September 2006 in Lathen waren 23 Menschen getötet worden. Ein Testzug war auf einen vergessenen Werkstattwagen aufgefahren.

„Es muss der Nachweis erbracht werden, dass die Anlage

so sicher ist, dass sich so ein Unfall nicht mehr wiederholen kann“, sagte der Sprecher des Verkehrsministeriums, Andreas Beuge. Parallel zur Landesbehörde werde daher das Institut für Eisenbahnwesen und Verkehrssicherung der Technischen Universität Braunschweig den Antrag auf eine neue Betriebsgenehmigung prüfen. Diese war mit dem Unfall erloschen. Die Betriebsgesellschaft IABG beantragte außerdem eine Verlängerung der Ende 2008 auslaufenden Planfeststellung der Versuchsan-

lage um sechs Jahre, sagte Beuge. Wird beiden Anträgen entsprochen, ist die Zukunft der Teststrecke gesichert.

Drei Mitarbeiter der Transrapid-Versuchsstrecke wurden nach dem Unglück wegen fahrlässiger Tötung angeklagt. 60 Nebenkläger sind zugelassen, die meisten von ihnen sind Angehörige der Todesopfer. Die Entscheidung über einen möglichen Strafprozess verzögert sich bis ins kommende Jahr. Außerdem hatte ein Untersuchungsausschuss die Hintergründe des Unglücks beleuchtet.

Weltweit einmalige Spitzentechnologie mit hervorragendem Kosten-Nutzen-Verhältnis Stolz auf High-Tech-Leuchtturmprojekt

„Der Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Technologiestandorts Deutschland dienen ausgewählte innovative Leuchtturmprojekte, wie zum Beispiel der Ausbau von Bahnschnellsystemen, unter anderem **mindestens einer Transrapid-Referenzstrecke in Deutschland.**“ – der Koalitionsvertrag von CSU, CDU und SPD bringt es auf den Punkt: Die Verwirklichung der faszinierenden deutschen Erfindung Transrapid wird zeigen, dass Deutschland im Aufbruch ist. Nur in Bayern hat dieses nationale High-Tech-Projekt die Chance auf eine Realisierung. Wir sollten diese jetzt ergreifen.

Transrapid: Beispiellos innovativ

Der Transrapid hat einen hohen technischen Innovationsgrad. Er weist nach dem Bau einer ersten Inlandsstrecke ein großes Potential für den Export auf und ermöglicht die Systemführerschaft in einem Hochtechnologiebereich. Die Technik des Transrapids hat sich über die Jahrzehnte laufend weiter entwickelt und zeigt sich im 2007 präsentierten Modell TR09 auf beeindruckende Weise.

Transrapid: Signal für ganz Deutschland

Die Entwicklung der Magnetbahntechnologie wurde von mehreren Bundesregierungen mit rund 1,5 Mrd. Euro gefördert. Der Bund hat deshalb ein großes Interesse daran, dass dieses Geld endlich zu einer Anwendungsstrecke im Inland führt. Dem Transrapid darf es nicht wie anderen Erfindungen gehen, die zwar in Deutschland entwickelt, aber letztlich nicht angewandt wurden. Dieses Projekt hat für ganz Deutschland eine große Signalwirkung. Er stellt ein klares Bekenntnis zum Technikstandort Deutschland dar. Dies ist für unsere Industrie und damit für Wachstum und die Schaffung neuer Arbeitsplätze von enormer Bedeutung.

Transrapid: Exportschlager der Zukunft

Eine erste deutsche Transrapidstrecke hat eine „Türöffnerfunktion“ für den Transrapid-Export. Unsere Wirtschaft kann die Schwebbahntechnologie

nur erfolgreich exportieren, wenn auch in Deutschland die längst überfällige erste Anwendungsstrecke für diese Technologie gebaut wird. Der Imagegewinn für unseren Standort wäre immens.

Transrapid: Bestes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Die geplante Transrapidstrecke vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen eignet sich für eine Verwirklichung ganz besonders: Studien belegen, dass der Gesamtnutzen die Kosten um das Zweieinhalbfache übertreffen wird.

Transrapid: Arbeitsplatzmotor für Bayern

Durch den Transrapid würden 5.500 Arbeitsplätze während der Bauzeit und anschließend rund 850 hoch qualifizierte Dauerarbeitsplätze für den Betrieb geschaffen. Für Beschäftigung sorgt der Transrapid aber auch indirekt: Der Standort München und Bayern muss sich in der Globalisierung international behaupten. Im Wettbewerb mit den anderen Kraftzentren Europas ist der Franz-Josef-Strauß-Flughafen ein herausragender positiver Standortfaktor. Wenn er von der bayerischen Landeshauptstadt aus besser erreichbar wird, dann wird dies zu einer weiterhin erfolgreichen Wirtschaftsentwicklung- und ansiedlung im Freistaat erheblich beitragen.



Im Jahr 2020 sollen allein auf dem Flughafengelände 41.000 Menschen beschäftigt sein. Dazu kommt: Mit jedem Arbeitsplatz am Flughafen München werden etwa zwei weitere außerhalb des Flughafengeländes geschaffen.
Quelle: Flughafen München GmbH

CSU

SONDERAUSGABE!

Transrapid: Gut für ganz Bayern!

Dezember 2007

From: Büro OB [mailto:buero.ob@muenchen.de]
 Sent: Friday, December 21, 2007 4:46 PM
 To: Michael Dittmer; buergerberatung.dir
 Subject: Re: GFM e.V. wünscht frohe Weihnachten !
 Sehr geehrter Herr Dittmer,
 Herr Oberbürgermeister Ude hat Ihre E-Mail zur Kenntnis genommen.
 Mit freundlichen Grüßen
 Andrea Höck
 Büro des Oberbürgermeisters

SPEZIAL TRANSPRAPID

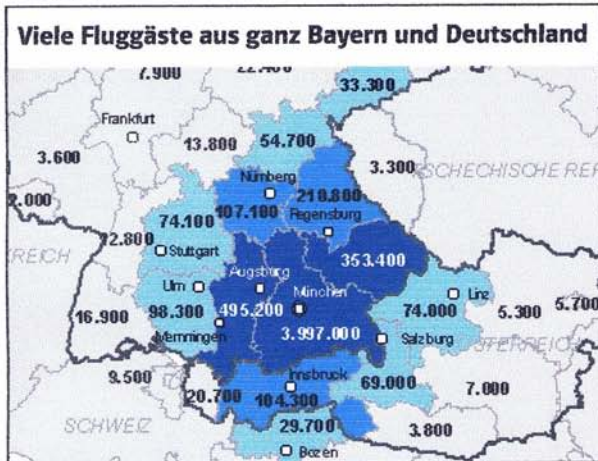
Verkehrslösung mit Zukunft Transrapid schafft ideale Anbindung

Der Transrapid wird die **Fahrtzeit** zwischen Münchener Hauptbahnhof mit einem jährlichen Fahrgastaufkommen von über 120 Mio. Personen und dem Flughafen **entscheidend verkürzen**. In zehn Minuten zum Flughafen – und das alle zehn Minuten: Die **hohe Taktfrequenz** macht den Transrapid zu einem Verkehrsmittel der Zukunft. Die Magnetbahn kann auf jeder Fahrt rund **450 Fahrgäste** befördern – und das sechs Mal in der Stunde. Davon **profitiert ganz Bayern**.

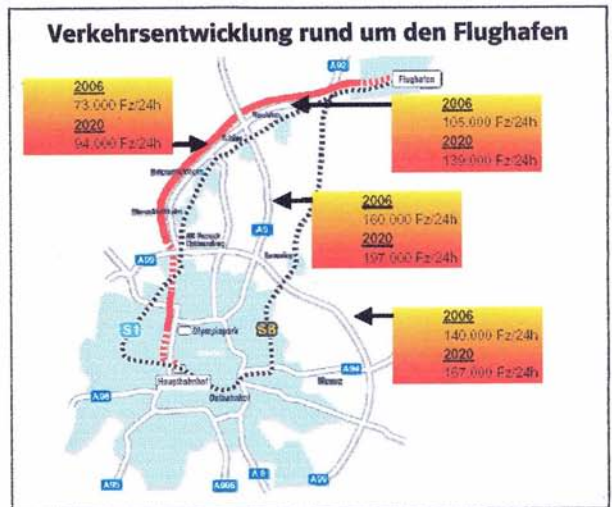
Münchens Flughafen boomt. Er ist der siebtgrößte Europas und wird bald über eine dritte Startbahn verfügen. **Über 30 Mio. Passagiere** starten dort jährlich. Schon heute arbeiten dort mehr als 27.000 Menschen, 2020 sollen es über 40.000 sein.

Highlight für Olympia-Bewerbung

Dass der Transrapid auch die Chancen der **Münchener Bewerbung** um die **Olympischen Winterspiele 2018** steigert, liegt auf der Hand. **Thomas Bach**, Präsident des Deutschen Olympischen Sportbunds: „Für die **Bewerbung** wäre der **Transrapid ein Highlight**.“ Es ist höchste Zeit für eine angemessene Verkehrsanbindung des Münchner Flughafens. Der Transrapid stärkt den dynamischsten Flughafen Deutschlands nachhaltig und stellt die Weichen für die künftige Entwicklung des **Wirtschaftsstandorts Bayern**.



Die Grafik zeigt: Die Fluggäste am Münchner Flughafen kommen aus ganz Bayern und weit darüber hinaus. Eine Anbindung ans Fernbahnnetz ist dringend erforderlich (Basis: abs. Zahl der Einsteiger im Jahr 2005)
 Quelle: Flughafen München GmbH



Es wird eng auf den Straßen rund um die bayerische Landeshauptstadt und zum Flughafen - eine verkehrliche Entlastung ist daher dringlich geboten. Von ihm profitieren Reisende aus ganz Bayern. Quelle: Autobahndirektion Südbayern

Verkehrsinfarkt im Münchner Norden verhindern

Insbesondere für die **A9** im Münchner Norden, auf der bald täglich im Schnitt 200.000 Fahrzeuge fahren werden, wird die Magnetschwebbahn eine **deutliche Entlastung** bringen. Von beidem profitieren die Anwohner im Bereich der geplanten Transrapid-Strecke. Klar ist, dass die **Anwohner** mit ihren berechtigten Interessen umfassend in die Realisierung des Projektes **eingebunden** werden. Zudem steht fest: Überall entlang der Strecke werden die Schallgrenzwerte eingehalten.

Millionen Menschen profitieren

Vom Transrapid profitieren **Millionen Menschen**. Insgesamt wird der Transrapid etwa **acht Mio. Fahrgäste** jährlich befördern. Von über 70 Prozent aller 227 U- und S-Bahn-Haltestellen in München werden die Fahrgäste mit dem Transrapid künftig **mehr als 15 Minuten schneller** am Flughafen sein. Bei etwa der Hälfte der Haltestellen ergibt sich sogar ein Zeitgewinn von mehr als 20 Minuten. Bahnreisende zum Hauptbahnhof können sich auf eine Zeitersparnis von über 30 Minuten freuen. Für Fluggäste, die aus weiter vom Flughafen entfernten Gegenden Bayerns anreisen, ergibt sich dadurch ein enormer Zeitvorteil (siehe Grafik links).

Express-S-Bahn doppelt so teuer für Bayerns Steuerzahler Transrapid ohne Alternative

Bayerns Opposition mit Münchens Oberbürgermeister **Christian Ude** an der Spitze führt die Menschen im Freistaat gezielt in die Irre. Eine Express-S-Bahn ist aus **finanzieller und verkehrlicher** Sicht **keine Alternative** zum Transrapid. Wer wie Münchens OB anderes behauptet, hantiert bewusst mit **Halbwahrheiten**.

Express-S-Bahn: Teure Infrastruktur

Auch eine Express-S-Bahn bräuchte eine **eigene, neu zu bauende Trasse**. Ein **gleichzeitiger Betrieb** mit der regulären S-Bahn auf der Trasse der **S8** ist technisch nicht möglich. Die **Infrastruktur** für die von Ude vorgeschlagene Express-S-Bahn würde **weit über 1 Mrd. Euro** kosten. Der **Freistaat** müsste davon die **Hälfte** tragen. Zudem müssten die bayerischen Steuerzahler für das Dauer-Defizit-Projekt Express-S-Bahn in 30 Jahren rund **600 Mio. Euro** aufbringen. Unter dem Strich würde eine **Express-S-Bahn** den Freistaat **doppelt so viel kosten** wie der Transrapid.

Express-S-Bahn: Nachteile für Nahverkehr in ganz Bayern

Eine Express-S-Bahn müsste **aus den allgemeinen Nahverkehrsmitteln** finanziert werden. Eine Sonderfinanzierung durch den Bund wäre hier anders als beim Transrapid nicht gegeben. Dieses Geld müsste also an anderen Orten beim Nahverkehr eingespart werden. Eine Express-S-Bahn würde damit das **Aus** für viele **Verkehrsprojekte im ländlichen Raum** bedeuten. Dagegen würde die **Deutsche Bahn AG** den **Transrapid eigenwirtschaftlich** betreiben – die öffentliche Hand trägt hier also kein Risiko.

Express-S-Bahn: Rot-Grünes Luftschloss

Der Fahrzeitgewinn bei der Express-S-Bahn würde **lediglich eine Viertelstunde** betragen – und damit nur die Hälfte der Zeitersparnis durch den Transrapid. Bei der Express-S-Bahn handelt es sich um ein **rot-grünes Luftschloss**, das **keinerlei Chance auf Verwirklichung** hat. Der **Planungsstand** liegt um

viele Jahre hinter dem des **Transrapids** zurück. Eine Realisierung wäre **frühestens in 15 Jahren** denkbar. Es ist außerdem vollkommen **illusorisch** zu glauben, dass München neben einer zweiten Stammstrecke für die S-Bahn auch noch **Bundesmittel für ein derartiges zusätzliches Projekt** bekommen würde.

Express-S-Bahn: Kaum verkehrlicher Nutzen

Wie auch immer eine Express-S-Bahn konzipiert sein soll: Der **verkehrliche Nutzen** würde um **40 Prozent unter** dem des **Transrapids** liegen. Der **industriepolitische Nutzen** ginge Richtung **Null**.

Fazit: Transrapid ohne Alternative

Wer jetzt auf eine Express-S-Bahn setzt, der **verspielt** ganz bewusst die Chance, in absehbarer Zeit die **Anbindung des Münchner Flughafens** an den Regional- und Fernverkehr wesentlich und zu vertretbaren Kosten für den bayerischen Steuerzahler zu verbessern.

Wer **Nahverkehrsprojekte** in ganz Bayern zügig **realisieren** will, muss **für den Transrapid** sein.

Transrapid-Fan Franz Maget

Schon vergessen, Herr Maget? In der Plenarsitzung des Bayerischen Landtags vom 13. Februar 2003 erklärte der SPD-Fraktionsvorsitzende:

„Die **Pluspunkte** des Transrapid liegen auf der Hand: Das sind **technische Vorteile**, das ist die **Geschwindigkeit**, das sind **energetische Vorteile**, und er ist eine **technologische Chance für Deutschland**, und er **schaftt Arbeitsplätze**.“

„Das ist eine **Exportchance**, und wir haben bewiesen, dass wir sie nutzen. Ich bin auch davon überzeugt, dass der Transrapid ein **Besuchermagnet** in München und auch anderswo sein würde.“

„Ich darf daran erinnern, dass **SPD und GRÜNE** im **Koalitionsvertrag** in Berlin verabredet haben, dass wir die Bundesmittel für dieses Projekt weiterhin bereitstellen wollen. (...) **Wenn man eine solche Koalitionsvereinbarung abschließt**, muss man sich **auch daran halten**, dann darf man nicht hinterher sagen, dass man das Projekt nirgendwo in Deutschland verwirklichen wolle.“ (Quelle: Bayerischer Landtag, Plenarprotokoll 14/110, S. 8023)

Ablehnung aus Wahlkalkül - Ude denkt nur an seinen Wahlkampf Bayerns Steuerzahler sind Ude egal

Es ist schon **grotesk**: Ein Oberbürgermeister wehrt sich mit voller Kraft dagegen, dass sein **Hauptbahnhof** mit jährlich **120 Millionen Fahrgästen** mit dem Flughafen der Stadt auf technisch innovativste und schnellste Weise verbunden wird.

Ude gegen Milliarden-Investition

Er hantiert mit **Halbwahrheiten**, um zu verhindern, dass in seiner **Stadt** und im **Umland Milliardenbeträge investiert** und **mehrere tausend Arbeitsplätze geschaffen** werden. Er tritt mit der **Express-S-Bahn** für eine angebliche Alternative ein, die **keinerlei Chance auf Realisierung** hat. Er lässt unerwähnt, dass sich die **Landeshauptstadt** mit **keinem Cent an den Transrapidkosten** beteiligen müsste. So einen OB kann sich offensichtlich nur München leisten!

Ude lenkt von anderen Problemen ab

Ganz klar: Ude glaubt, mit dem Thema das ideale **Wahlkampfthema** für die Kommunalwahlen im März nächsten Jahres gefunden zu haben. Dies ist traurig - denn er treibt sein Spiel rücksichtslos auf dem Rücken des **Technologiestandorts Deutschland**. Indem er die Menschen bewusst über den Transrapid in die Irre führt, lenkt er vom **eigenen Versagen** ab - zum Beispiel von der **Rekordverschuldung der Landeshauptstadt in Milliardenhöhe**.

Udes Widerstand gegen sinnvolle Innovationen scheint Programm zu haben: Auch gegen den **Münchner Autobahnring** und die **Tunnels am Mittleren Ring** hat der OB (letztlich erfolglos) Zustimmung gemacht.

Dass eine Express-S-Bahn den bayerischen Steuerzahler doppelt so teuer wie der Transrapid kommen würde (vgl. S. 5), verschweigt der OB bewusst. Die Menschen in Bayern dürfen nicht für die Lösung rein innerstädtischer Probleme finanziell belastet werden.



Ude: Politik ohne Konzept

Dass der Transrapid die **ideale Anbindung** des gesamten Einzugsraums des Münchner Flughafens herstellen würde, interessiert Ude nicht. Spricht er über die „Metropolregion Südbayern“, schlägt er mit Blick auf die **sechs Millionen Menschen**, die im erweiterten **Ballungsraum München** leben, ganz andere Töne an: „*Wir müssen in großräumigen Maßstäben denken.*“ Aus diesem Grund **treibt** er den Bau der **dritten Start- und Landebahn** am Münchner Flughafen massiv voran. **Mehr Fluggäste: ja, bessere Anbindung: nein** - ein **umfassendes Verkehrskonzept** sieht anders aus.

Geld fließt nur für Transrapid

Der **Transrapid** steht **nicht in Konkurrenz** zu anderen Verkehrsprojekten und dem Regionalverkehr. In der **Koalitionsvereinbarung** von CSU, CDU und SPD ist die **Realisierung** einer **Transrapidstrecke** fest vereinbart. Hierfür wurde eine **Sonderfinanzierung** festgeschrieben. Die Opposition in Bayern führt also mit der Behauptung, die Mittel für den Transrapid könnten für andere Nahverkehrsprojekte eingesetzt werden, die Menschen ganz bewusst in die Irre. Dies gilt auch für andere Verkehrsvorhaben in der Landeshauptstadt München.

Bei den Bundesgeldern für den Transrapid handelt es sich also um **zweckgebundene Mittel**. Diese können in Bayern für die Magnetschwebebahn investiert werden - oder gar nicht. Der Freistaat greift zur Finanzierung seines Kostenanteils auf **Privatisierungserlöse** zurück. Die Finanzierung des Regionalverkehrs leidet deshalb nicht unter dem Transrapid.

Frage:

„Wer kann sich eine Fahrt mit dem Transrapid denn überhaupt leisten?“

Antwort:

Eine Fahrt mit dem Transrapid wird **unwesentlich mehr kosten**, als man im Jahr 2012/2013 für ein **S-Bahn-Ticket** bezahlen wird. Natürlich wird die schnelle Fahrtzeit auch für den Fahrgast ihren Preis haben. Deshalb wird es beim Transrapid einen **angemessenen, jedoch bezahlbaren Ticketpreis** geben.

Fahrpreise im Vergleich
(einfache Fahrt/1 Erwachsener vom Flughafen ins Stadtzentrum)

Rom (Leonardo Express)	9,50 €
Wien (City Airport Train)	10 €
München (Magnetbahn)	14-15 €
Oslo (Flytoget)	19,60 €
London (Heathrow Express)	21,40 €
Stockholm (Arlanda Express)	21,50 €

Rabatte für Vielfahrer und Familien sind natürlich vorgesehen. Von einem „Luxus-Zug“ kann deshalb keine Rede sein.

Weitere Gründe, warum die Magnetschwebebahn kommen muss Fragen und Antworten zum Transrapid

Frage:

„Ist die geplante Finanzierung des Transrapids solide?“

Antwort:

Ja. Die **Finanzierung steht**. Laut Machbarkeitsstudie des Bundesverkehrsministeriums werden die Gesamtkosten für die Münchner Transrapidstrecke auf rund 1,85 Mrd. € betragen. Das ist viel Geld. Aber eine Studie zeigt auch, dass allein der verkehrliche Nutzen aus dem Vorhaben die damit verbundenen Kosten deutlich überschreiten wird.

Alle Verantwortlichen sind sich einig: Die einzigartige Chance zu Realisierung des Transrapid in Deutschland muss genutzt werden. Deshalb trägt der **Bund** trägt mit **925 Mio. Euro** die Hälfte der Kosten. Das bayerische Kabinett hat einstimmig beschlossen, dass sich der **Freistaat Bayern** mit **490 Mio. Euro** beteiligt. Nach dem Willen der Mehrheitsgesellschafter Bund und Land soll der **Flughafen 100 Mio. Euro** einbringen. Die Bahn trägt **235 Mio. Euro**, die **Industrie 50 Mio. Euro**. Die Bundesregierung setzt sich in Brüssel für eine **EU-Förderung** in Höhe von **50 Mio. Euro** ein (siehe Kasten). Die EU hat bereits die Planung der Magnetschwebebahn in München finanziell unterstützt.

EU will sich beteiligen

Die **Behauptung**, die EU habe entschieden, den Transrapid nicht finanziell zu unterstützen, ist **falsch**. Es bleibt dabei: Die **EU hat zugesagt**, eine **Förderung des Transrapids zu prüfen**. Das hat vor kurzem erst **Verkehrskommissar Barrot** bestätigt. Es gibt in Brüssel also die **Bereitschaft, sich finanziell zu beteiligen**.

Im vor kurzem aufgelegten **TEN-Mehrjahresprogramm 2007-2013** kann der Transrapid nicht vorkommen, da dieses Programm im Wesentlichen dem sehr begrenzten Kreis der als **vorrangig eingestuften TEN-Projekte** vorbehalten ist. Im **TEN-Jahresprogramm 2007** kann der Transrapid ebenfalls nicht enthalten sein, da eine **Förderung** aus diesem Programm **für 2007 explizit nicht beantragt** wurde. Grund hierfür: Dieses Jahr wurden **keine zusätzlichen Mittel** für die derzeit laufenden Planungen benötigt. Die **Anträge** für das **TEN-Jahresprogramm 2008** können bei der EU erst im **nächsten Jahr** gestellt werden.

Dieser Tage hat auch **Bundesverkehrsminister Tiefensee (SPD)** erneut **versichert**, sich im nächsten Jahr auch bei der **EU um Zuschüsse zu bewerben**.

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Frage:

„Besteht durch Preissteigerungen ein hohes Kostenrisiko?“

Antwort:

Nein. Entscheidend für den Durchbruch beim Transrapid war die Zusage von Bahn und Industrie, den **Kostenrahmen von 1,85 Mrd. Euro** für die Realisierung des Projekts einhalten zu wollen. Durch einen **verbindlichen Festpreis** können auf die öffentliche Hand und den Steuerzahler **keine Risiken** zukommen. Das beteiligte Wirtschaftskonsortium hat sich verpflichtet, das Vorhaben als **Zielkostenprojekt** zu realisieren.

Frage:

„Macht der Transrapid auf der kurzen Strecke zum Flughafen überhaupt Sinn?“

Antwort:

Ja. Mit dem Transrapid gelangen die Passagiere künftig in **zehn Minuten** zum 40 Kilometer vom Stadtzentrum entfernten **Flughafen**. Die Magnetbahn vom Hauptbahnhof zum Flughafen München ist damit die **optimale Lösung** eines gravierenden Verkehrsproblems in Bayern. Denn aufgrund des starken Wachstums des Flughafens wird der gesamte öffentliche mit dem Flughafen in Zusammenhang stehende Verkehr bis zum Jahr 2020 um mindestens 70 Prozent zunehmen.

Europa-Test: So lange dauert's zum Flughafen



Egon Dittmer wurde 80

Am 26.10.2007 wurde das GfM-Mitglied Egon Dittmer 80 Jahre alt. Er wurde in der Kleinstadt Massow in Pommern als jüngstes von drei Kindern eines Montageinspektors bei dem dortigen Elektrizitätswerk und späteren Elektromeisters geboren. Nach 4 Jahren Volksschule besuchte er mit 11 Jahren die dortige Mittelschule. Diese wurde im Jahre 1940 als Lazarett umgewandelt und seine Schulklasse wurde in den Clubraum der Gaststätte Mittag Amtskrug verlegt. Seinen 16. Geburtstag feierte er in Kiel, sechs Tage, nachdem er zusammen mit seinen (männlichen) Klassenkameraden als Marinehelfer einberufen wurde. Vormittags hatte er Schulunterricht und am Nachmittag Dienst mit der Waffe. Mit dem Ende seiner Mittelschulzeit im März 1944 endete auch dieser Dienst. Wieder zuhause überlebte er zusammen mit seiner Familie das Ende des Krieges und den anschließenden Verlust seiner Heimat.



Egon Dittmer (rechts) nach einer Fahrt im TR08

Im Juli 1947, kurz nach der Ankunft im Westen, konnte er die einzige freie Lehrstelle als Elektriker in Lüneburg antreten, die er im Oktober 1949 als Geselle abschloß. Nach Feierabend unterstützte er seinen Vater, der sich selbständig gemacht hatte, bis er im November 1951 mit einer Sondergenehmigung der Handwerkskammer Lüneburg die Meisterschule in Oldenburg i.O. besuchen durfte. Zugelassen wurden normalerweise 25-jährige mit 5 Jahren Gesellenerfahrung. Am 24. März 1952 wurde er nach Ablegung der Prüfung mit 24 Jahren Lüneburgs jüngster Elektromeister. Anschließend stieg er in den Betrieb seines Vaters ein, den er 4½ Jahre später nach dem Tod seines Vaters übernahm. Zwei Monate später eröffnete er zusammen mit seiner Frau Anneliese ein Elektrogeschäft in einem alten Gebäude, das sein Vater noch erworben hatte. Sie übernahm dessen Geschäftsführung, während er weiter den Installationsbetrieb leitete. Er nutzte die Gunst des Wiederaufbaus und deutschen Wirtschaftswunders, dessen tragende Säule auch das Handwerk war³, und errichtete bis 1964 ein eigenes Geschäftshaus, in dem ein zweiter Laden eröffnet wurde. 1966 mußte das Haus des ersten Ladens, das in einem Senkungsgebiet stand, abgerissen werden. Er meisterte das Projekt und errichtete einen Neubau. Am 11.06.1968 eröffnete er sein erstes Elektrogeschäft zusammen mit einer Werkstatt erneut. Die Betriebe wurden von ihm und seiner Frau bis Mai 1986 geführt und anschließend verpachtet.

Egon Dittmer hat sich aber danach nicht vollständig zur Ruhe gesetzt. Viele Menschen profitierten und profitieren von seinen handwerklichen Fähigkeiten. Er hat eine Tochter und einen Sohn sowie drei Enkelinnen und einen Enkel.

Michael Dittmer

in memoriam

Nach Redaktionsschluß des letzten Jahreshefts erfuhren wir, daß Karl-Hartmut Blesik, früheres GfM-Mitglied am 8.11.2006 überraschend verstarb. Dr. Johannes Klühspies veröffentlichte einen Nachruf unter

http://magnetbahnforum.de/index.php?en_mf_techad_khblesik

³ Das Handwerk könnte wiederum eine tragende Kraft bei der Realisierung der ersten Transrapid-Anwendungsstrecke werden – aufgrund erworbener fachlicher Kompetenz bei der Projektvorbereitung der Strecke Hamburg - Berlin

Association Européenne des Cheminots

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

Dipl.-Ing. Robert Gellekum, Dahmeweg 16, 22547 Hamburg, Mitglied des GV u. der
Transportkommission im Europäischen Büro Brüssel
Email: RGellekum@ing-consult@t-online.de, Fon/Fax. (040) 832 1208, Funkfon: (0160) 5042658

Frau/Herr
Interessent/in sowie Kolleginnen und Kollegen einer Bahn
Transrapid 09-Allee

01000-99000 Überall

Hamburg, im Dezember 2007

Sehr geehrte Frau Interessentin, sehr geehrter Herr Interessent,

auf einer Fahrt mit dem Zug unterhielten wir uns über die A.E.C.(Europäische Eisenbahnvereinigung).

Sie bekundeten großes Interesse an dieser kameradschaftlichen Vereinigung, die sich weder konfessionell, noch gewerkschaftlich noch politisch betätigt.

17 europäische Nationen beherbergt die Institution A.E.C.

Die Mitglieder können lt. Satzung aus allen Fachbereichen und Gehaltsgruppen sich beteiligen. Auch Personen mit Interesse an der spurgebundenen Bahn, hierzu gehört auch die Magnetschwebbahn (MSB), Transrapid, vermögen leicht Mitglied zu werden.

2x im Jahr finden EuropäischeTage (ET) statt, jedes Mal organisiert von den dortigen Eisenbahnern jeweils in einem anderen Land der 17 Nationen.

Die Freude ist immer wieder groß, wenn Menschen verschiedener Nationen sich an diesen ET treffen.

Der Jahresbeitrag beträgt zur Zeit 15.-€

In ihm enthalten ist der Bezug einer Zeitschrift, die einen informiert über neue Dinge der Bahnen, über Veranstaltungen der A.E.C. und über persönliche Dinge, die einem die Mitglieder mitteilen.

Sollten Sie sich für die A.E.C. interessieren, sende ich ihnen gerne einige Zeitschriften und ein Werbeblatt zu. Mehrexemplare für Ihre Kolleginnen und Kollegen füge ich, falls gewünscht, der Sendung gerne hinzu.

Die Organisation ist gegliedert in Sektionen, Regionalverbänden(RV) und Ortsverbänden(OV). So könnte z.Bsp. ein OV mit einigen Interessenten gegründet werden. Sollten sich mehrere Eisenbahner finden, würde ich bei der Gründung zur Gemeinschaftsfindung gerne dazu beitragen.

Bitte geben Sie, die Unterlagen auch an Interessierte weiter.

Mit freundlichen Grüßen
R. Gellekum

MSB Transrapid TR09



TR09 in Lathen im
TVE (Transrapid Versuchszentrum Emsland),
geliefert vom:
Werk Kassel der ThyssenKrupp Transrapid GmbH,
begrüßt am 07.05.2007 vom:
BBT+V(Bundesbeauftragter Transrapid u Verkehr) d
GRAUEN-Graue Panther,
Herrn Dipl.-Ing. Robert Gellekum
(rgellekuming-consult@t-online.de)

Mit freundlichen Grüßen und den besten Wünschen
zum Jahreswechsel 2007/2008 überreicht vom
Vorstandsmitglied der GFM
(Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie, Transrapid, e.V.)
Dipl.-Ing. Robert Gellekum

Offener Brief an die Münchener Bevölkerung

**Die Beschäftigten der ThyssenKrupp-Transrapid-Standorte Kassel und München ver-
Arbeitsplatz die in München geführte Diskussion um den Transrapid.**

Selbstverständlich akzeptieren wir die demokratische Entscheidungsfreiheit der Stadt
Bürger. Wir möchten aber bei der Entscheidungsfindung, insbesondere im Hinblick
bedenken geben:

- 1. Für den Bau, die Weiterentwicklung und den Verkauf des Transrapids** an weite-
deutsche Referenzstrecke unbedingt erforderlich. Ohne die Realisierung der Münche-
die Belegschaften der Standorte München und Kassel vor dem Aus.
- 2. Eine Verhinderung der Transrapid-Strecke in München** würde nicht nur den di-
bestehenden Arbeitsplätzen bedeuten. Eine weitaus höhere Zahl zusätzlicher Ar-
erst entstehen. So stehen 5.500 neue Arbeitsplätze für die Bauphase und weitere 850
auf dem Spiel.
- 3. Scheitert der Bau der Strecke in München** wäre das zwar nicht das Ende der Trans-
Aus für den Transrapid „made in Germany“. Der Verkauf dieses deutschen Spitzen
ist die wahrscheinliche Reaktion der beteiligten Unternehmen.
- 4. Die Argumentation der Gegner der Münchener Transrapid-Strecke** ist aus un-
und bewusst irreführend. Fakt ist, dass der Transrapid bei vergleichbaren Ge-
gegenüber anderen Verkehrsmitteln besitzt. Der Transrapid ist leiser, umweltfreund-
Lösungen.

Der Betriebsrat und die Belegschaften der Standorte Kassel und München appellieren
Bürger:

**Informieren Sie sich umfassend und ausgewogen über die ge-
bevor Sie sich eine abschließende Meinung bilden!**



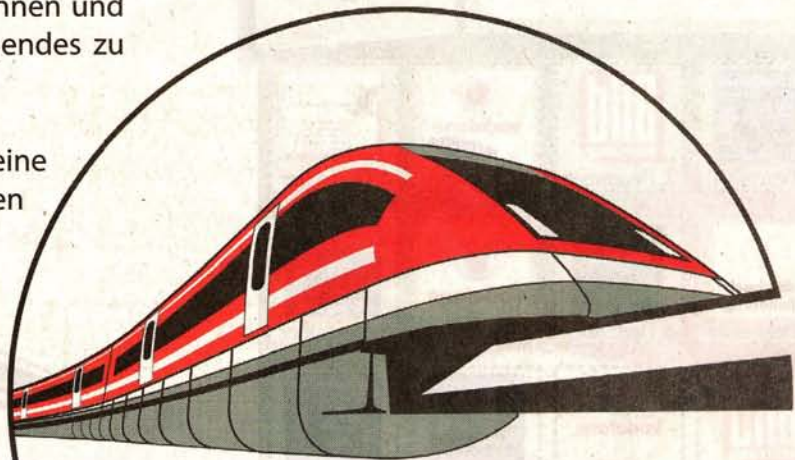
folgen mit großer Sorge um ihren

| Nordhessen

München und ihrer Bürgerinnen und
auf das Volksbegehren, Folgendes zu

re ausländische Projekte ist eine
ner Transrapid-Strecke stehen

rekten Verlust von rund 250
beitsplätze würde gar nicht
für den Betrieb der Strecke



rapid-Technologie, aber das
produktes und seiner Patente

Transrapid

serer Sicht häufig oberflächlich
schwindigkeiten wesentliche Vorteile
licher und energiesparender als andere

an die Münchener Bürgerinnen und

plante Transrapid-Strecke,

**Betriebsrat ThyssenKrupp Kassel
Betriebsrat ThyssenKrupp München**

Eine Veröffentlichung der
IG Metall-Verwaltungsstelle Nordhessen
Spohrstr. 6-8, 34117 Kassel

www.igmetall-nordhessen.de

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

OFFENER BRIEF

an den

Landesvorsitzenden der SPD Bayern

Herrn Ludwig Stiegler

Oberanger 38

80331 München

16. Januar 2008

SPD-Online-Abstimmung „so-stimmt-muenchen.de“

Sehr geehrter Herr Stiegler,

die Demokratie kennt klare Spielregeln. Gerade bei Abstimmungen. Jeder Bürger hat eine Stimme. Wir sind davon überzeugt, dass dieses Demokratieverständnis die beste Staatsform ist, die es geben kann. Bis jetzt haben wir zumindest keine Zweifel daran gehabt, dass die bayerische SPD ein gleiches Demokratieverständnis besitzt. Und dies, obwohl wir in der Fragestellung um den Bau einer Magnetbahnverbindung zwischen Münchner Hauptbahnhof und Flughafen eine grundsätzliche andere Anschauung vertreten, als sie Sie heute propagieren. Der Transrapid ist für München die beste, die am schnellsten verfügbare, die schnellste, die ökologischste und die touristisch attraktivste Verbindung. Der Transrapid ist zudem für München und Bayern die mit Abstand wirtschaftlichste und günstigste Lösung. Dieser Meinung war offenbar auch die SPD, als sie sich gleich mehrfach in Koalitionsvereinbarungen zum Bau des Transrapids bekannte. Doch nun ignorieren die bayerische SPD und der Münchner Oberbürgermeister diese Fakten und beeinflussen offensichtlich wider besseren Wissens die Menschen in dieser Sachfrage. Dass Sie aber jetzt, wie in der uns vorliegenden E-Mail Ihres Referenten für Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen, Herrn Rainer Glaab, Ihre „Genossinnen und Genossen“ aufrufen, „täglich einmal auf Ihrer Internetplattform www.so-stimmt-muenchen.de über den Transrapid abzustimmen“, verletzt die Grundlagen demokratischer Auseinandersetzung. So erzeugen Sie bewusst und gezielt ein falsches Abstimmungsergebnis.

Wir sind erschüttert, dass Sie die Spielregeln der öffentlichen Meinungsbildung so eklatant verletzen und bitten Sie eindringlich, auf den Boden einer redlichen, demokratischen Auseinandersetzung zurückzukehren. Bayern pro Rapid setzt auf Fakten und eine sachliche Diskussion. Wer die Fakten kennt und alle Alternativen vergleicht, erkennt die Vorteile der Transrapidanbindung zwischen Hauptbahnhof und Flughafen. Wenn Sie wirklich die Interessen der Münchner und bayerischen Bürger vor Augen haben, sollten Sie mit den Fakten in der Öffentlichkeit verantwortungsbewusst und ehrlich umgehen.

Wir gehen davon aus, dass Sie unter diesen Umständen die Abstimmung sofort beenden.

Mit freundlichen Grüßen – Vorstand Bayern pro Rapid

Die Transrapid-Gegner arbeiten in München und in Shanghai mit gezielter Fehlinformation. So wird z.B. eine Angst vor starken elektromagnetischen Felder aufgebaut, obwohl der Gebrauch eines Handys nachweislich eine wesentlich höhere Belastung für den menschlichen Organismus als eine Vorbeifahrt einer Magnetschnellbahn im 25 Meter Entfernung. Auch der britische Premierminister Gordon Brown sollte nach Willen der Gegner bei seinem Besuch in Shanghai etwas von den Protesten mitbekommen. Vielleicht haben die Gegner auch schon eine Teststrecke verschwinden lassen ;-). Die Münchner SPD hat nach der Absage des Volksentscheids durch den bayrischen Innenminister offensichtlich ihre anschließend gestartete Umfrage manipuliert. Einem GfM-Mitglied fiel z.B. am frühen Morgen des 11.1. auf, daß Nein-Stimmen stoßweise hinzukamen und sich sogar einen Augenblick lang bei gleichbleibender Zahl von Gesamtstimmen (636) die Zahl der Nein-Stimmen von 64,3% auf 64,6% erhöhte. Damit müssen zumindest nachträglich von den zu diesem Zeitpunkt 227 Ja-Stimmen zwei in Nein-Stimmen umgewandelt worden sein. Aber auch andere Einflußnahmen wurden bekannt. Die Münchner SPD nach Intervention des Vereins Bayern Pro-Rapid hat die Umfrage inzwischen beendet. Viele Grüße - Michael Dittmer

<http://www.bayern-pro-rapid.de/nc/aktuelles/newsdetails/article/hans-eichel-transrapid-gegner-arbeiten-mit-falschen-argumenten/1/>

"Der Versuch, den Fortschritt zu verhindern, hat – so Hans Eichel – in Teilen Bayerns offenbar eine lange Tradition. Bereits vor mehr als 170 Jahren habe das Königlich-bayerische Obermedizinalkollegium eindringlich vor dem Bau der ersten deutschen Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth gewarnt. Die Mediziner befürchteten damals, dass die „schnelle Bewegung“ der Eisenbahn bei den Menschen „unfehlbar eine Gehirnerkrankung, eine besondere Art des Delirium furiosum“ hervorrufe. In Zeiten, in denen sich die Menschen in modernen Flugzeugen mit nahezu Überschallgeschwindigkeit fortbewegten, könne man über so eine Fehleinschätzung nur den Kopf schütteln, so Eichel. „Leider gehen die Unkenrufe der Transrapid-Gegner von heute in eine ähnliche Richtung und besitzen den gleichen Wahrheitsgehalt“, so Eichel weiter."

