



*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://home.t-online.de/home/transrapid/homepage.htm>

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

*Umweltbewußt in die Zukunft*

11.12.2000

## Medienmitteilung

- **Bahnsanierung ist möglich – aber anders als geplant**
- **Fortsetzung des Transrapidprojektes Hamburg – Berlin mit Haltepunkt Schwerin umgehend geboten.**
- **Verschläft der Bund die Durchsetzung der Fahrwegenorm für die Magnetschnellbahn Transrapid ?**
- **Verschläft die Bahn die EU-Osterweiterung ?**
- **Verschlafen die deutschen Hansestädte und Seehäfen ihren Gleisanschluß nach Osten ?**

**Kaum ist die neue Bundesregierung zwei Jahre im Amt – und schon wieder türmt sich der Reformstau: diesmal bei den Planungen der Deutschen Bahn AG. Die abendliche Fernsehrunde bei Sabine Christiansen brachte es an den Tag.**

**Dabei kann es auch anders sein: In ihrem heute herausgebrachten „Basisplan Schienenverkehr“ beschreiben der VDEI-AK I/W/H und die GFM gemeinsam ein optimiertes Bahnmodell, welches den Schienenverkehr ertragsfähig und schuldenfrei durch das 21. Jahrhundert führen wird – wenn seine Umsetzung nicht an mangelnder Verantwortungsfähigkeit von Entscheidungsträgern scheitert.**

**Dabei geht es zunächst einmal um die Durchsetzung der Transrapid-Fahrwegenorm (bei der alten Eisenbahn „Spurweite“ genannt) auf den Weltmärkten – eine mehr als 250 km lange Magnetschnellbahnstrecke mit Baubeginn bis 2002 ist dafür die marktpolitische Voraussetzung.**

**Denn ohne den Einsatz der Magnetschnellbahn im Hochgeschwindigkeitsverkehr läßt sich die Bahn nicht in die Ertragszone fahren – Neubau, Betrieb und Wartung von ICE**

**und TGV sind viel zu teuer. Auch das ergab die gestrige Fernsehrunde.**

**Schon im September forderte die GFM von der Deutschen Bahn AG, die Gleisverbindung von Hamburg über Wittenberge für den Schwer- und Massengüterverkehr umzurüsten, sie direkt an den Hamburger Freihafen anzuschließen und die diskriminierenden Freihafen-Tarife sofort abzuschaffen.**

**Statt nun nach dem Vorbild der niederländischen Erbauer der Betuweroute Rotterdam – deutsche Grenze, die rechtzeitig zur Osterweiterung im Jahre 2004 mit ihrem Projekt fertig sein werden, sofort mit dem Ausbau der zweigleisigen Güterzug-Verbindung über Wittenberge nach Frankfurt / Oder zu beginnen, wird die Strecke durch ein unwirtschaftliches ICE-Projekt belegt.**

**Die Fortsetzung des Transrapidprojektes Hamburg- Berlin mit Haltepunkt Schwerin erscheint daher umgehend geboten. Denn nur dadurch kann die Gleisstrecke über Wittenberge, die jetzt mit dem ICE Hamburgs Zukunft im Osten blockiert, für den Massengüterverkehr freigegeben und zugleich der rechtzeitige Baubeginn für eine normsetzende Transrapid-Langstrecke ermöglicht werden.**

**Wenn nicht die Planung der Transrapidstrecke Hamburg – Berlin über Schwerin sofort wieder aufgenommen und mit dem Bau spätestens am 1.7.2001 begonnen wird, verliert Deutschland die Normenkompetenz. Denn durch den Bau der ersten Referenzstrecke im Hochgeschwindigkeitsverkehr werden grundsätzlich für das ganze System technische Standards gesetzt, die für die gesamte Zukunft der Magnetschnellbahn hinsichtlich tausender Details und Komponenten für den Fahrweg und das Betriebssystem gelten. Wenn die Japaner als erste mit ihrer Magnetbahn auf einer Langstrecke auf dem Markte sind, ist deren Technik zukunftsbestimmend.**

**Dann bestimmen die Japaner auch auf diesem Gebiet den zukünftigen Weltmarkt und verbuchen den wirtschaftlichen Erfolg, denn die deutsche und japanische Norm sind nicht kompatibel hinsichtlich der Fahrwege und Züge.**

**Als wegweisende Pilotstrecke im Hochgeschwindigkeitsverkehr über 400 km/h ist die Strecke Hamburg – Berlin außerdem**

aus folgenden Gründen geeignet:

- **Hamburg als der wichtigste Überseehafen Deutschlands wird durch die logistische Anbindung des Transrapid für die Mitte Deutschlands schneller.**
- **Neue Perspektiven für den Güterverkehr zwischen diesen Städten hinsichtlich Autobahntlastung etc. sind weitere Aspekte.**
- **Die Anbindung an den Flughafen ist gegeben. Auch wird der Transrapid – anders als ein ICE – den auf dieser Strecke bestehenden Flugverkehr ersetzen und dabei umweltfreundlicher, energiesparender, bequemer und schneller sein.**
- **Der Transrapid verbindet die Millionenmetropolen Hamburg und Berlin zum beiderseitigen und gesamtwirtschaftlichen Nutzen.**
- **Die Ost- und Westweiterung dieser Strecken bietet sich an, denn wirtschaftliche und ökologische Impulse zwischen den Ländern sind wesentlicher und wichtiger als starre Planungsvorgaben ideologische Programmsätze. Außerdem wird die strukturschwache Hauptstadt Schwerin an die Boommetropolen angeschlossen.**

**Die Strecke Berlin – Hamburg hat zudem den Vorteil, daß sich bei geeigneter Handhabung das Projekt im Wege des beim Hamburger MAZ bereits erfolgreich erprobten „Ausgründungsmodells“ auch für die öffentliche Hand rechnet: Die anfänglichen staatlichen Investitionen werden hierbei später nicht nur in vollem Umfange wieder „hereingefahren“ – es wird zusätzlich noch ein reichlicher Ertrag erwirtschaftet.**

**Schon während der Bauphase bedeutet jede Investition auf der Empfängerseite Einkommen, das wiederum ausgegeben wird und somit nach Abzug der Sparquote wieder neues Einkommen schafft usw. Bei einer Sparquote von z.Z. etwa 12 % in Deutschland bewirken Investitionen von etwa 5 Mrd. € für den Transrapid ein Gesamteinkommen von 40 Mrd. €. Dieses Einkommen wird durch direkte und indirekte Steuern von zusammen ca. 50 % besteuert, so daß die**

**Staatseinnahmen hierdurch um ca. 20 Mrd. € Mehreinnahmen wachsen. Aufgrund dieser Überlegung sollte man sich nicht über Fahrgastzahlen und betriebswirtschaftliche Rentabilität der Strecken streiten, denn wer allein aus der Baumaßnahme so hohe Mehreinnahmen erwirtschaftet, kann und muß auch das betriebswirtschaftliche Risiko mit abdecken.**

**Da die Deutsche Bundesbahn börsenfähig gemacht werden soll, wird sie gegenwärtig durch eine Radikalkur saniert. Daher ließ der unternehmerische und politische Wille eventuelle betriebswirtschaftliche Risiken nicht zu. Jetzt empfiehlt sich die Gründung einer Transrapid AG als Betreibergesellschaft (eventuell für alle vorgeschlagenen Transrapidstrecken herizulande). Die Frage, ob der Staat zu Beginn alle Aktien hält oder einen Teil des Kapitals über die Emission von Aktien beschafft wird, soll hier nicht diskutiert sondern nur angedacht werden. Dazu ist festzustellen daß der Staat in späteren Jahren eine „schlanke“ Transrapid AG an der Börse mit hohem Gewinn gut privatisieren (s. Telekom etc.) – und damit sogar das bestehende Bahnsystem noch teilweise mit sanieren kann. Diese Finanzierungsmöglichkeiten entsprechen heute einer verbreiteten Praxis und ermöglichen eine umgehende Fortsetzung der Planungsarbeiten sowie einen baldigen Baubeginn des Transrapid.**

**Auch aus konjunktur- und strukturpolitischen Erfordernissen sind jetzt Investitionen zur Verbesserung der Infrastruktur dringend angezeigt. Bei einer durchschnittlichen Arbeitslosigkeit von 8 %, im Osten sogar einschließlich der ABM-Stellen ca. 25 %, wäre das Transrapidprojekt zugleich das sinnvollste Konjunkturprogramm. In den neuen BL sind die wirtschaftlichen Strukturen und damit die Beschäftigungsmöglichkeiten noch nicht vorhanden, um in den nächsten Jahrzehnten auf die Zuschüsse der alten Länder verzichten zu können. Bei einer Gesamtinvestition von 5 Mrd. € für den Transrapid würden um die 1,5 Mrd. € allein in Mecklenburg-Vorpommern investiert, d.h. ca. 12 Mrd. € Einkommen geschaffen werden. Dazu würden sich in der Region Schwerin neue Gewerbe, Dienstleistungs- und Tourismusbetriebe ansiedeln.**

**Aufgrund mangelnder Beschäftigung in dieser Region und anhaltender Perspektivlosigkeit wandern die Menschen ab. Eine Neugründung eines Unternehmens wird gefeiert, aber die vielen Insolvenzen, die Niederlagen, werden verschwiegen. – Es gibt für dieses Land keine Alternative zum Transrapid, und deshalb sollten der Kanzler dieses Projekt schnell wieder beleben. Er steht noch in der Schuld dieser Menschen, denn man erwartet nach der Ankündigung „Aufbau Ost ist Chefsache“ nicht die Stilllegung sondern Aktivierung der Transrapidstrecke.**

**Es sei in diesem Zusammenhang ein wirtschaftshistorischer Exkurs erlaubt. In den Zeiten der Großen Koalition hatte der Wirtschaftsminister Prof. Schiller (SPD) und Finanzminister Strauß (CSU) um 1969 aus konjunkturpolitischer Verantwortung mittels zweier Eventualhaushalte 5,3 Mrd. DM investiert.. Die Konjunktur sprang durch diese Maßnahme binnen kurzer Zeit wieder an, und die beiden Protagonisten erfolgreicher Konjunktursteuerung wurden fortan von den Medien mit dem Kosenamen „Plisch und Plum“ gehätschelt.**

**Die schnelle Verwirklichung der Transrapidstrecke in dieser Relation würde als eine der Sternstunden in die deutsche Wirtschaftspolitik eingehen. Niemals zuvor haben Politiker die Chance gehabt, mit einer sensationellen Technologie weltweit Märkte zu erschließen, wenn sie sofort handeln. Die damit synchron einhergehende Einlösung anderer wichtiger Ziele ist außergewöhnlich, denn die gleichzeitige Verwirklichung epochaler Verkehrspolitik verbunden mit wirkungsvoller Energiesparpolitik, Umweltpolitik, Struktur- und Konjunkturpolitik ist beispiellos. Auch ein Wiedervereinigungsziel, der „Aufbau Ost“, erfährt mit der Annäherung der Lebensbedingungen in Ost und West durch den Bau des Transrapid starke Impulse. In Mecklenburg, insbesondere in der Region Schwerin, würde der Transrapid den selbsttragenden Aufschwung einleiten.**

**Der aufgezeigte Finanzierungsmodus verspricht der öffentlichen Hand erhebliche Steuermehreinnahmen schon beim Bau der Transrapidstrecke, so daß es schwer fällt, Risiken, Einwände und Probleme gegen eine schnelle Wiederaufnahme der Planung zu finden.**

**Daher ist es eine Milchmädchenrechnung, die Entscheidung über den Bau des Transrapid an ungewissen Auslastungszahlen und damit am eventuell betriebswirtschaftlichen Risiko scheitern zu lassen. Außerdem sind die langfristigen, mittelbaren Einnahmen durch Synergieeffekte gewaltig und kaum abschätzbar. – Die Zeit drängt, es ist viel Zeit verloren gegangen. Der Transrapid muß zunächst als Hochgeschwindigkeitszug mit über 400 km/h, und nicht als Vorortbahn mit maximal 120 km/h, gebaut werden.**

**Die Zukunft des Transrapid und damit der lang andauernde wirtschaftliche Erfolg ist nur dann gewährleistet, wenn Deutschland im Wettlauf um die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke erster ist und damit die Normenkompetenz setzt. In fünfjährigen Planungsarbeit ist die Strecke Hamburg – Berlin über Schwerin am weitesten fortgeschritten. Sie hat bereits 340 Millionen DM verschlungen und ist augenblicklich die einzige Langstrecke, auf welcher der nach den vorangegangenen Planungen der Baubeginn noch „just in time“ erfolgen könnte.**

**Daher fordert die GFM ihre unverzügliche Vollendung. Andernfalls entsteht der deutschen Volkswirtschaft ein nicht wieder gut zu machender Schaden in mehrstelliger Milliardenhöhe.**

Mit freundlichen Grüßen  
Friedrich Wilhelm Merck  
- Vorsitzender der GFM -