

Rechenschaftsbericht über die Arbeit des Vorstandes der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. vom 09.06.2000 bis 24.03.2001

Am 09. Juni 2000 wurde die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. [GFM] in Stadland-Rodenkirchen gegründet. Hierbei stand neben vielen anderen insbesondere der dortige Transrapid-Freundeskreis Pate; aus ihm stammen auch die meisten der Gründungsmitglieder.

Am Anfang der Arbeit stand neben der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit die Kontaktaufnahme mit Unternehmungen aus der Magnetschnellbahn- und Verkehrsbranche, darunter der TRANSRAPID International GmbH & Co.KG [TRI], der vormals für die Strecke Hamburg – Berlin gegründeten Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft mbH i.L. und den Betreibern der Lathener Transrapid-Versuchsanlage, ferner mit der Handelskammer Hamburg sowie der HK Bremen und den IHKS Oldenburg i.O., Schwerin und Berlin, dem Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V. [VDEI], dem Verein Deutscher Ingenieure e.V. [VDI] und mit einer Vielzahl von Gebietskörperschaften von der Gemeinde- bis hin zur Bundesebene, ferner mit einer Vielzahl von Organisationen und Einzelpersonen.

Das erste Geschäftsjahr war geprägt von der Erarbeitung und wissenschaftliche Fundierung der Grundlagen für die Einsatzmöglichkeiten von Magnetschnellbahnen im Vergleich der verfügbaren Technologien und Verkehrssysteme. Hierbei gestaltete sich die Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Industrie / Wirtschaft / Hochschulen im VDEI [VDEI-AK I/W/H], dem sich später auch der VDEI-Arbeitskreis Wirtschaft hinzugesellte, als besonders fruchtbar. In einem gemeinsamen *Brainstorming* unter dem Thema "Sofortestieg in die Magnetschnellbahn als zukunftsorientiertes Verkehrssystem zwischen zu reduzierenden Flugverbindungen und neu zu planenden ICE/TGV-Schnellbahn-Trassen" sichtigten GFM und VDEI-AK I/W/H am 06. Oktober 2000 in den Räumen der Handelskammer Hamburg die für eine künftige Magnetschnellbahn verfügbaren Optionen und Möglichkeiten. Das Ergebnis war die in dem anschließend erarbeiteten „Basisplan Schienenverkehr“ dokumentierte duale Optimierung des Schienenverkehrs in einem Hochleistungssegment Rad-Schiene nach dem modifizierten Modell der niederländischen Betuweroute von Maasvlakte / Rotterdam bis Babberich / deutsche Grenze sowie einem besonderen Hochgeschwindigkeitssegment, in welchem sich die Magnetschnellbahn auch unter Synergie-Gesichtspunkten als allen Technologien des herkömmlichen Rad-Schiene-Systems in praktisch allen Betriebs- und Kostenparametern deutlich überlegen erwies.

Dieses zunächst auch für die Beteiligten überraschende Ergebnis, daß es im Grundsatz keine „ökologische Nische“ für ICE und TGV mehr gibt, kann als der entscheidende Durchbruch für die Standortbestimmung und verkehrsstrategische Einordnung der Magnetschnellbahn-Technologie gelten. Bei der Sichtung der verfügbaren unterschiedlichen Magnetschnellbahn-Entwicklungen erwies sich das deutsche Transrapid-System als einziges Komplettsystem als empfehlenswert für den globalen Einsatz, wobei auch neue Elemente wie die hierzulande neuentwickelten Hybridträger bereits Verwendung finden oder – wie etwa der in einem frühen Stadium befindlichen NASA-Indutrack-Entwicklung – als grundsätzlich integrierbar gelten können. Für die globale Anwendung der Magnetschnellbahn wird jetzt eine einheitliche Maglev-Verkehrswegenorm auf Transrapid-Basis als entscheidend angesehen. Die Strecken- oder Netzlänge sollte auch für Erstprojekte mindestens 250 km betragen, da erst ab dieser Distanz die Kosten des Gesamtbetriebs in einem wirtschaftlich sinnvollen Verhältnis zu der Leistungsfähigkeit der Magnetschnellbahn-Anwendung stehen und dem Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitsverkehr überlegen sind.

Weitere Öffentlichkeitsarbeit im Dresdener und Schweriner Raum sowie Kontaktaufnahmen, so auch mit dem DIHT in Berlin und der Neuen Hanse Interregio [NHI] in Oldenburg i.O. (i.Hs. der dortigen Bezirksregierung), ergänzten die Tätigkeit der GFM.

Namentlich sind Herr Erster Bürgermeister a.D. Dr. Henning Voscherau, der bei der notariellen Anmeldung der GFM Pate stand, Herr Lewandowski und Herr Ries, die das GFM-Informationssystem aufgebaut haben und es hervorragend betreuen, Herr Casny, der sich ebenso wie Herr Lewandowski und Herr Johannknecht um eine Internet-Domäne für die GFM bemüht und darüberhinaus Werbekonzepte – so unter anderem auch als Magnetbahn-Spiel oder Modellbahn, etwa in Zusammenarbeit mit Märklin – entwickelt sowie Herr Kamilli und Herr Reuter zu erwähnen, die sich um die Strecke Berlin – Dresden bemühen und im Südostdeutschland Öffentlichkeitsarbeit betreiben. Herr Dipl.-Ing. Fritz Reuter aus Esslingen bei Stuttgart und Herr Dr. rer.pol. Albrecht Bähr aus Plate bei Schwerin haben darüberhinaus durch fachkundige Berechnungen entscheidend zu einer verbesserten Argumentation über die Wirtschaftlichkeit der Magnetschnellbahn beigetragen. Besonders zu erwähnen sind Herr Dipl.-Ing. Robert Gellekum und der stellvertretende VDEI-Vorsitzende, Herr Wilfried Lorenz, durch die bei der Zusammenarbeit mit dem VDEI die entscheidenden Erfolge vermittelt wurden.

Nach der Gründungsversammlung fand das nächste GFM-Treffen als eine gemeinsame Versammlung der GFM-Gründungs- und Vorstandsmitglieder am 22.07.2000 in Bremen statt; Einzelheiten siehe Protokoll. Am 31.07.2000 fuhr eine GFM-Vorstandsdelegation zu einer Besprechung mit dem Betriebsleiter der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft IABG, Herrn Günter Steinmetz, nach Lathen. Es zeigte sich, daß zur Einführung der Magnetschnellbahn auch noch eine Vielzahl verdeckter Interessenkonflikte zu überwinden sind, während die technologische Seite sich recht zufriedenstellend entwickelt hat. Auf einem Besuch der Innotrans in Berlin am 15.09.2000 konnten viele Kontakte geknüpft und insbesondere die für den Basisplan Schienenverkehr sehr wichtigen Informationen über die niederländische Hochleistungs-Güterverkehrsplanung gewonnen werden. Am folgenden Tag erfolgte ein Vortrag vor einer VDEI-Konferenz in Berlin-Lichtenberg. Am 27.09.2000 fand ein Zeitungs-Symposium zum „Tulpenrapid“ in Oldenburg statt. Nach dem Brainstorming vom 06.10. wurden dessen Ergebnisse in einem Treffen mit Herrn Gellekum am 23.10.2000 erstmals aufgearbeitet. Am 28.10.2000 wurde in Lathen eine Podiumsdiskussion der Gemeinde mit Jugendlichen zum dortigen EXPO-Beitrag „Transrapid“ vom GFM-Vorsitzenden moderiert. Die nächste GFM-Vorstandssitzung fand dann am 04.11.2000 in Stadland-Rodenkirchen statt; Näheres siehe Protokoll. Am 14.11.2000 folgte ein Vortrag mit Diskussion vor dem VDEI-Regionaltreffen in Hamburg zum Thema „Verkehr auf die Schiene? – Verkehr auf die Magnetschiene!“ Am 24.11.2000 bestand dann der von VDEI-AK und GFM gemeinsam herausgegebene „Basisplan Schienenverkehr“ seine Endredaktion. Er wurde inzwischen vielen Ministerien etc. auf CD-ROM zugänglich gemacht und auch gegen einen Kostenbeitrag an Interessenten abgegeben.

Mitte Dezember 2000 konnte mit dem Finanzamt Nordenham die Basis für den Gemeinnützigkeitsstatus der GFM geklärt werden; die notwendige Satzungsmodifikation liegt der Hauptversammlung zur Beschlußfassung vor.

Im Jahre 2001 begann dann aufbauend auf der Arbeit des Vorjahres die konzeptionelle Vorarbeit für eine Gründungsinitiative zu einer Gesellschaft für Koordinierung, Bau und Betrieb von Magnetschnellbahnen. Hierzu wurde zunächst ein Kontakt mit der Deutschen MagnetBahn, Initiative Aktiengesellschaft, aufgenommen, die bereits seit 1993 im Raum Essen besteht. Weitere Kontakte und auch Presse ergaben sich dazu im Raum Schwerin/Rostock und Hamburg. In Hamburg wurden ergänzend mehrere Gespräche im Zusammenhang mit der künftigen Ostanbindung Hamburgs an den Schienenverkehr im Zuge der bevorstehenden EU-Osterweiterung geführt.

Dieser schriftliche Kurzbericht kann lediglich einen Teil aller Aktivitäten erwähnen. Weitere Ausführungen zur Tätigkeit der GFM erfolgen mündlich auf der Hauptversammlung.

Gegeben zu Bremen, den 24.03.2001

Friedrich Wilhelm Merck, GFM-Vorsitzender