



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

18./19.06.2001

Medienmitteilung

Transrapid-Diskussion im Schweriner Schlosspark-Center:

- **IHK und Stadt Schwerin: Interessengemeinschaft für den Bau des Transrapid Hamburg-Berlin formieren**
- **Seniorenpartei „Graue Panther“: Jung und alt gemeinsam bundesweit für Magnetschnellbahnen statt ICE**
- **GFM: Synergieeffekte nutzen**
- **Gesellschaft für Magnetschnellbahnen nimmt Gestalt an**



Hinter dem Podium der Diskussion im Schweriner Schlosspark-Center hat Robert Gellekum, Vorstandsmitglied der Seniorenpartei „Graue Panther“, ein mehrere Meter breites Bild aufgehängt, das Großvater und Enkel vor dem Transrapid an der Versuchsanlage Lathen (Emsland) zeigt. Mit der Erfahrung und Weisheit des Alters setzen sich die in Hamburg zur Bürgerschaftswahl kandidierenden GRAUEN bundesweit dafür ein, künftig Magnetschnellbahnen statt des ICE zu bauen.

Die turbulenten Ereignisse der letzten Tage in Berlin hatten offenbar dafür gesorgt, daß einige hochrangige Politiker, die ebenfalls eingeladen waren, kurzfristig nicht

kommen konnten – unter ihnen CDU-Vize Volker Rühle und auch Bundestagspräsident Dr. Wolfgang Thierse.

Der altgediente Eisenbahn-Ingenieur Gellekum weiß, wovon er spricht: „Jung und alt gemeinsam für eine nachhaltig lebenswerte Zukunft“, erläutert er dem Auditorium auf den fast bis auf den letzten Platz besetzten Stuhlreihen das Motto des Großbildes im Hintergrund. Neben ihm auf dem Podium sitzen (v.l.n.r.) Henrik Lewandowski, Leiter des Magnetbahn-Informationspools, Schriftführer der GFM und Student der Ingenieurwissenschaften, Dr. Günter Reinkober, Dezernent für Kommunale Wirtschaftsförderung und Tourismus (in Vertretung für Schwerins OB Kwaschik), Friedrich Wilhelm Merck, Vorsitzender der Gesellschaft zur Förderung der Magnet-schwebetechnologie (Transrapid) e.V. [GFM], Ulrich Unger, Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Schwerin, Michael Dittmer, Diplom-Mathematiker und Software-Entwickler aus Kiel, sowie als Initiator der Gesprächsrunde der Politologie und Wirtschaftswissenschaftler Dr. Albrecht Bähr aus Consrade bei Schwerin.

In seiner Anmoderation stellte GFM-Vorsitzender Merck die vielfältigen Synergieeffekte heraus, die sich gerade für die Landeshauptstadt Schwerin aus dem Zusammenwirken positiver Standortfaktoren ergebe:

- die Lage in der Mitte der aufstrebenden Metropolregion Hamburg-Berlin,
- die BMW-Option für ein Werk in Schwerin, verbunden mit hochqualifizierten und in der Region beheimateten Fachkräften,
- die Initiative von Dr. Alexander Schlevogt, eine internationale Management-Akademie von Hochschulrang zur Ausbildung der überregional benötigten Spitzenkräfte in Schwerin zu gründen,
- die Schweriner Sommeroper mit der diesjährigen Aufführung von Nabuco als ein kulturelles Glanzlicht von Weltrang,
- die moderne Architektur einer „Gläsernen Fabrik“, die an diesem zukunftssträchtigen und malerisch gelegenen Standort Schwerin das künftige Autowerk zu einer Weltattraktion machen werde, und – „last but not least“ –
- die Magnetschnellbahn Transrapid als „Tüpfelchen auf dem i“, durch die das Management des künftigen Autowerkes direkt zum künftigen Flughafen Parchim gelangt, zusätzliche Spezialisten kurzfristig von Hamburg und Berlin „einschweben“, die Besucher der Schweriner Sommeroper und Studenten der künftigen Management-Akademie von den Metropolen Berlin und Hamburg ohne den heutigen Zeitverlust an- und abreisen können.

„Wir müssen den Bettelstab des West-Ost-Transfers beiseite schieben und die Entwicklung hier jetzt mit eigenem Selbstbewußtsein in die eigenen Hände nehmen“, so Merck unter dem Beifall des Auditoriums. Im Ausland stehe man der zögerlichen Haltung der Deutschen zu ihrer eigenen Hochtechnologie inzwischen mit Verwunderung gegenüber, so IHK-Geschäftsführer Ulrich Unger – Merck erzählt von bereits hochgradig süffisanten Bemerkungen zu diesem Thema auf dem internationalen diplomatischen Parkett.

Der Transrapid Berlin – Hamburg über Schwerin ist nicht tot – er lebt wieder auf:

Nicht als Utopie, sondern als notwendiges logistisches Bindeglied zwischen dem Norden und Westen auf der einen und dem Osten Europas auf der anderen Seite. Ulrich Unger verweist dazu gleich zu Beginn auf ein Transrapid-Symposium der Handelskammer Hamburg am 10. Juli dieses Jahres. Dort geht es unter anderem um das Zukunftsprojekt einer Magnetschnellbahn-Verbindung von Amsterdam im Westen und Stockholm im Norden mit Warschau im Osten und Dresden – Budapest im Südosten: Die Schnellbahn-Trasse führt über Hamburg und Schwerin nach Berlin. Die Vorbereitungen zur Gründung einer von der Deutschen Bahn AG unabhängigen Magnetschnellbahn-Gesellschaft würden fortgesetzt und nähmen weiter Gestalt an.

Auch die Landeshauptstadt Schwerin steht heute voll hinter dem Magnetschnellbahnprojekt Hamburg – Schwerin – Berlin und sieht die vielfältigen Synergieeffekte, wie Stadtdezernent Dr. Reinkober ausführt. „Mit dem Transrapid wäre die Unternehmensentscheidung für Schwerin sicher heute schon kein Thema mehr,“ so die von den Schwerinern auf dem Podium einhellig vertretene Meinung.

Als Initiator der Podiumsrunde erläutert der Wirtschaftswissenschaftler Dr. Albrecht Bähr die Funktion der Magnetschnellbahn als Konjunkturmotor beim Aufbau Ost. Anhand einer konkreten Berechnung für die Strecke Hamburg-Berlin weist er nach, daß der Transrapid gerade in einer konjunkturellen Flaute, wie sie sich heute abzeichne, ein Vielfaches der Investitionskosten als Steuermehreinnahmen in die Staatskassen bringen und mit dem neu geschaffenen Volksvermögen eine wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung anstoßen werde.

Auf die Frage aus dem Publikum, wie sich in diesem Zusammenhang der objektive Bedarf für eine Magnetschnellbahnstrecke wie diejenige von Hamburg nach Berlin nachweisen lasse, stellt der GFM-Vorsitzende Friedrich Wilhelm Merck eine einfache Faustformel auf: „**Überall wo ein Bedarf für eine neue ICE-Strecke ist, rechnet sich erst recht der Bedarf für den Transrapid.**“ Merck begründet diese Feststellung damit, daß die Folgekosten für Instandhaltung und Betrieb etc. beim Transrapid insgesamt zwischen einem Drittel und der Hälfte derjenigen des ICE liegen, während sich die Kosten für den Streckenneubau bei beiden Systemen etwa in der gleichen Größenordnung bewegen. Dieser Vergleichsmaßstab gelte für eine Strecken- oder Netzlänge oberhalb von 250 km Endausbau. Auch in den oftmals für den ICE ins Feld geführten Synergieeffekten sei schon wegen der beim ICE ebenfalls benötigten besonderen Trassen in Wahrheit kein Vorteil für den ICE feststellbar, während die Magnetschnellbahn als Ersatz für Kurzstrecken-Fluglinien zusätzliche „intermodale“ Wettbewerbsvorteile ausspielen könne. Gemessen an den beabsichtigten, in Planung oder bereits im Bau befindlichen neuen Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecken biete der Transrapid in den kommenden Jahren einen Kostenvorteil in der Höhe zweistelliger Milliardenbeträge [€].

Maglev-Poolarchivar Henrik Lewandowski vergleicht hierzu die Lebensdauer beider Systeme und stellt fest, daß der Transrapid sowohl in seinem Erneuerungszyklus von etwa achtzig Jahren als auch in dem infolge der berührungsfreien Bewegung nur minimalen Verschleiß dem ICE-System deutlich überlegen sei. Aus dem Publikum wird ergänzend auf die tausendfach geringere Materialbeanspruchung beim Transrapid durch die gegenüber einer ICE-Waggoneinheit von ungefähr 10 cm² auf

etwa 1 m² vergrößerte Kraftübertragungsfläche zwischen Fahrzeug und Fahrweg hingewiesen. Eisenbahn-Ingenieur Robert Gellekum von den GRAUEN führt ergänzend die geringe Bodenversiegelung für die Magnetschnellbahn ins Feld und erwähnt zusätzlich die Vorteile der Ständerbauweise für eine künftige „Marco-Polo-Route“ über Moskau bis an die Ostküste Asiens, die auch für den Güterverkehr geeignet sein müsse.

Software-Entwickler Michael Dittmer berichtet über den positiven Einfluß der Innovationen im Bereich Informationstechnologie auf die gesamte Wirtschaftsentwicklung und zieht einen positiven Vergleich zu der in Deutschland entwickelten Magnetschnellbahn-Technologie. Auch von ihr sei ein der IT-Branche vergleichbarer wirtschaftlicher Aufschwung zu erwarten.

Friedrich Wilhelm Merck bezeichnete zum Abschluß der Podiumsrunde den Bau der Magnetschnellbahn auch als ein Projekt strategischer Planung und Friedenssicherung, das nicht nur hierzulande Arbeitsplätze schaffen und sichern, sondern auch im Osten das Funktionieren der Wirtschaft entscheidend fördern und damit einer Destabilisierung der östlichen Nachbarn entgegenwirken werde. Auch davon werde Schwerin durch seine Lage inmitten der Route Skandinavien – Osteuropa profitieren.

Als eine „politische Spätfolge des Kalten Krieges“ brandmarkte er die Ablehnung des Transrapid Hamburg – Berlin im vergangenen Jahr. Sie lasse sich in ihren geistigen Wurzeln bis auf die von 1968 bis 1982 in Moskau herausgegebenen Breschnjew-Direktiven zu einem „Krieg unterhalb der Kriegsschwelle gegen Westeuropa“ zurückverfolgen. Als entscheidend sieht Merck dabei das Jahr 1979 in der von ihm als „heißeste Phase des Kalten Krieges“ bezeichneten Zeit an. Damals sei der Transrapid auf der Internationalen Verkehrsausstellung in Hamburg erstmals einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden, während die von dem moskau-inspirierten Kommunistischen Bund (KB) beherrschte „Bunte Liste“ eine eigene Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft stellte: Die neue Hochtechnologie aus dem Westen Europas habe damals in Moskau offenkundig ganz oben auf der Abschußliste gestanden. – Doch schon 1982 seien in der damaligen Sowjetunion durch Breschnjews Nachfolger die betreffenden Direktiven durch die Leitlinie „Überleben geht vor Ideologie“ ersetzt und aus dem Verkehr gezogen worden.

Jenes werde auch daraus deutlich, daß die Erwägungen, welche achtzehn Jahre später zum Stopp des Transrapid Hamburg – Berlin über Schwerin und zur Aufhebung des Planfeststellungsverfahrens führten, von der Sache her nicht zu begründen seien. Vielmehr entstünden durch die Belegung des Gleises über Ludwigslust mit einem ICE für die Schienen-Güterverladung im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung darüberhinaus erhebliche Nachteile für die Hamburger Hafenwirtschaft. Tausende von Arbeitsplätzen seien dadurch allein im Hamburger Raum gefährdet. So sei der Bau des Transrapid von Hamburg nach Berlin auch deshalb nötig, um den Schienenweg über Ludwigslust für den Güterverkehr von Hamburg nach Ostmitteleuropa ICE-frei zu machen. Das werde auch durch niederländische Studien über die Verkehrsstruktur im Osten belegt, die für den Hafen Rotterdam angefertigt wurden.

In der nachfolgenden Diskussion mit dem Schweriner Publikum bildete sich der Wille heraus, nunmehr die Zukunft Schwerins stärker in die eigenen Hände zu

nehmen und auf breiter Basis eine „Interessenschaft“ zu bilden, welche auch den Transrapid Hamburg – Berlin fördern und als „Volksbewegung“ durchsetzen helfen will. Niemand von Hunderten von Besuchern des Schlosspark-Centers, welche Gelegenheit hatten, der zweistündigen Veranstaltung teilweise oder in ihrem ganzen Verlauf zu folgen, vertrat hier eine gegenteilige Meinung.

Viele Teilnehmer sahen die Podiumsveranstaltung am 18.06.2001 im Schlosspark-Center nur als einen Auftakt an, dem nun weitere eigene Aktivitäten vor Ort und in der Region folgen sollten. In diesem Sinne sicherten sich die Teilnehmer gegenseitig zu, die an diesem Abend erörterten Gedanken weiter zu tragen und gemeinsam mit anderen weiterhin aktiv zu werden. IHK und GFM betreiben nun verstärkt die Gründung einer von der Deutschen Bahn AG unabhängigen Magnetschnellbahn-Gesellschaft.

Nach diesem „Schweriner Rüttschwur“ schloß Friedrich Wilhelm Merck die Podiumsdiskussion nicht ohne Humor mit dem öffentlichen Appell, den so genannten „Aufbau Ost“ künftig nicht nur in China stattfinden zu lassen, sondern ihn auch im Osten Deutschlands zu verwirklichen.