

GFM-Medienmitteilung vom 23.01.2002



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.com/> und <http://transrapid.gmxhome.de>

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

Umweltbewußt in die Zukunft

23.01.2002

Medienmitteilung

Magnetbahn als Leit- und Schlüsseltechnologie des 21. Jahrhunderts :

- Der "Eurorapid" ist marktentscheidend für Deutschland Ost
- Volkswirtschaftlicher Nutzen auf den "Eurorapid"-Strecken Hamburg Berlin und Berlin Wien am größten

Wer die Magnetschnellbahn einsetzt, hat künftig im globalen Wettbewerb die Nase vorn. Eine volkswirtschaftliche Betrachtung der Strecken Hamburg Berlin und Berlin Dresden Wien in der von der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie Transrapid) e.V. [GFM] herausgegebenen "Planungsbasis Schienenverkehr" ergab, daß allein der Steuermehrertrag des Fiskus binnen kürzester Zeit die gesamten Investitionskosten für diese beiden Strecken um mehr als 100 % übersteigt. Die Ansätze zur Berechnung sind so einfach, daß sie jeder Student der Volks- und Betriebswirtschaft vor dem Vorexamen mit Hilfe der vier Grundrechenarten nachprüfen kann - und man braucht dafür keine 10 Millionen Euro Fördergelder. Oder sind wir nach der PISA-Studie bereits so dumm geworden, daß wir das kleine Einmaleins nicht mehr beherrschen? - Zur Schulzeit in den 1950er Jahren lernte man das in der ersten und zweiten Grundschulklasse (viele konnten es schon, bevor sie überhaupt mit fünf bis sechs Jahren damals zur Schule kamen).

Zu erwähnen ist hier nur der volkswirtschaftliche Nutzen der Strecken, da der jeweilige betriebswirtschaftliche Nutzen für den Betreiber von den politischen Rahmenbedingungen abhängig ist und daher keine objektive Größe darstellt. Wenn zum Beispiel - wie bei der Streckenplanung Hamburg-Berlin seinerzeit geschehen - der Betreiber einer ICE-Strecke um ca. die Hälfte weniger Geld an den Bund etc. zurückzahlen mußte als der Transrapid-Betreiber, dann wurde dort zu Lasten der Steuerzahler der betriebswirtschaftliche Nettoertrag der Magnetschnellbahn heruntermanipuliert.

Da bei allen Transportleistungen der Staat immer irgendwo mitmischt, sei es bei den Straßenbaukosten sowie -benutzungsentgelten, sei es als Kostenträger für die Schienenwege etc. , bedarf der "Eurorapid" gleicher Startbedingungen wie der ICE, damit er auf die (Magnet)schiene kommt. Nur dann läßt sich in dem verbliebenen "Wettbewerbsfenster" für den Betreiber ein seriöses "Cash Flow", also auch ein seriöser Ertrag

GFM-Medienmitteilung vom 23.01.2002

definieren, und dieses ist Vorbedingung für jede betriebliche Investition unter wirtschaftlichen Voraussetzungen.

Die Strecken im Ruhrgebiet und in München haben gegenüber den beiden von der GFM rechnerisch durchleuchteten Strecken nur einen geringeren volkswirtschaftlichen Nutzen. Dies ergibt sich als logische Konsequenz aus Erhebungen des Instituts für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung Halle Leipzig e.V. zur Bedeutung der Verkehrsanbindung für die Qualität der Wirtschaftsstandorte. Wenn man bedenkt, daß die Qualität der Verkehrsanbindung für ca. 57 % aller Unternehmen existenzentscheidend und für weitere ca. 37 % ein wesentlicher Faktor des Erfolges ist, dann entscheidet der Transrapid an allererster Stelle über das Gelingen des Aufbaus Ost; denn dort sind die Entfernungen zu den finanzkräftigen Märkten entsprechend groß.

Wer etwa als Unternehmer aus Dresden seine Produkte nicht mindestens in Hamburg anzuliefern oder zu vermarkten vermag, ist meist schon allein dadurch aus dem globalen Wettbewerb ausgeschieden. Da können noch so viele kleine "Silicon Valleys" entstehen sie gehen dann meist wieder pleite. Und genau das erleben wir zur Zeit beim "Aufbaudesaster Ost": Die Menschen sind gut, sie sind qualifiziert, ihre Unternehmungen haben Format und trotzdem geraten sie dort ohne die europäische Magnetschnellbahn "Eurorapid" global ökonomisch ins Hintertreffen. Da sind auch die staatlichen Subventionen auf die Dauer reine Geldverschwendung, solange das grundlegende Problem der logistischen Marktanbindung nicht angegangen und konsequent per Eurorapid gelöst wird.

Es wurden über eine halbe Billion Euro (mehr als fünfhundert Milliarden!) an Vermögenswerten dort im Osten Deutschlands aufgewendet doch zur Zeit fällt die Entwicklung Ost gegenüber derjenigen in Westdeutschland wieder um 1 % jährlich zurück.

Wenn wir auch nur einen Bruchteil dieses Betrages in den Eurorapid investieren, importieren wir damit die Marktfähigkeit in die neuen Bundesländer - und ersparen dem Steuerzahler zugleich ein Vielfaches an künftigen Staatszuschüssen sowie Sozialhilfegeldern etc. pp. Die sogenannte "Kapitalismuskritik" der damit hausierenden Sozialisten und Postkommunisten, welche den Aufbau Ost nach dem Senatswechsel auch von Berlin aus einmal mehr mental zu bolckieren droht, ist da oft nur ein Deckmäntelchen der eigenen Trägheit und Bequemlichkeit von Neo-Ideologen.

Es ist für manche Politiker und Bürokraten offenbar um ein Vielfaches attraktiver, als Kostgänger der effizienteren Wirtschaftssysteme (West) zu überleben und in ihren Köpfen nichts gegenüber den Denkschemata aus der untergegangenen DDR zu verändern, als ihr geistiges "Betriebssystem" fit für das neue Jahrtausend zu machen und eine leistungsfähige Wirtschaft sowie das Wohlergehen anderer Menschen auch nur zu dulden.

Daher ist es heute notwendig, jene offenkundigen Verelendungsstrategen (Ost) beim Namen zu nennen, um Schaden von Deutschland und Europa abzuwenden wie dies in anderer Form schon der bekannte Künstler Biermann wiederholt getan hat. So viel zur "Kapitalismuskritik" und den sie vor sich her tragenden Transrapid-Gegnern in Berlin und anderswo. In der Verwaltungspraxis Ost steht sie offenbar dafür, "Anträge auf Ge-

GFM-Medienmitteilung vom 23.01.2002

nehmigungen zuerst mit einem Stapel Auflagen zu beschweren und sie danach erst zwei Jahre liegenzulassen."

So ähnlich hört man es heute von dem aufgebrachten Bürger in Deutschland Ost: Es gibt heute keine "Mauer in den Köpfen" mehr zwischen West und Ost nur noch eine gegenüber den Unverbesserlichen aus der Zeit der beiden Diktaturen auf deutschem Boden, wenn sie wieder einmal von Berlin aus Deutschlands Zukunft bedrohen.

Das GFM-Team jedenfalls läßt sich dadurch nicht mehr beeindrucken und zieht das Eurorapid-Projekt einschließlich Hamburg Berlin und Berlin Dresden jetzt auch gegen die Widerstände von Alt- und Neo-Ideologen aus Berlin und anderswo durch. Der erste Modul ist bereits in Arbeit und kann schon bald wirtschaftlichen Ertrag abwerfen: Der Aufbau Ost ist keine "Plattenbausanierung".*)

Die Magnetbahn-Technologie ist eine Leit- und Schlüsseltechnologie des 21. Jahrhunderts. Sie füllt zugleich die technologische Lücke zwischen Auto und Flugzeug. Wer sie als erste konsequent anwendet, wird im globalen Wettbewerb sowohl ökonomisch als auch ökologisch die Nase vorn haben. Insbesondere für marktfernere Regionen mit einem Aufbau- und Entwicklungsbedarf wie etwa den östlichen Bundesländern oder den Flächenstaaten Mittelost- und Osteuropas gestattet die Hochgeschwindigkeits-Magnetbahn einen entscheidenden Beitrag zur Schaffung eines sozialen und ökonomischen Gleichgewichts.

Friedrich Wilhelm Merck

[Vorsitzender der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschnellbahn (Transrapid) e.V.]

*)Hinweis: Hamburg - Berlin : Eurorapid zum Nulltarif - Jürgen Trittin macht's möglich!

Da streiten sich die Leute über die angeblich doch so hohen Kosten des Metrorapid und des Münchener MagLev-Zubringers.

Gestern abend habe ich einmal das Eurorapid-Konzept Hamburg-Berlin durchgerechnet: Wenn der Fiskus damit zufrieden wäre, durch Steuermehreinnahmen 100 % zusätzlich zur investierten Summe bis anderthalb Jahre nach Inbetriebnahme zu verdienen, so würde dann ein jährlicher Bruttoertrag von mehr als 80 Millionen Euro pro Jahr nach Betriebskostenschätzungen von 1997 dabei herauskommen.

Voraussetzung hierfür wäre lediglich, daß der Fiskus die anfänglichen Investitionskosten zu insgesamt 100 % übernimmt.

Das Verblüffende hieran war: Nach den unter Bundesumweltminister Jürgen Trittin verabschiedeten gesetzlichen Vorgaben könnten wir den Eurorapid Hamburg - Berlin dann eigentlich zum Nulltarif betreiben und trotzdem noch Rendite machen.

Alle früheren Bedenken wegen angeblich zu geringem Ertrag sind damit heute gegenstandslos geworden.

. . . Und das hier ist mit Sicherheit k e i n e "Peking-Ente"!

GFM-Medienmitteilung vom 23.01.2002

ANHANG:

Berechnung der Zunahme des Volkseinkommens und des Steueraufkommens der Metropolregion Berlin Hamburg durch die Investitionen für eine Magnetschnellbahn Hamburg Berlin nach der auf die derzeitigen Rahmenbedingungen adaptierten volkswirtschaftlichen Formel gilt:

$$V_+ = I \cdot M \cdot \Omega$$

mit

V_+ := Zunahme des Volkseinkommens in Euro [€]
 I := Investitionssumme in Euro [€]
 M := Multiplikator [dimensionslos]
 Ω := Defektkorrektur [dimensionslos].

Dabei ist

$$M = 1/s$$

mit

s := Sparquote [dimensionslos]
(langjähriges Mittel in Deutschland: 11 % - 13 %)

und

$$\Omega = 1 - f$$

mit

f := Defektquotient [dimensionslos]
(eine Zahl zwischen 0 und 1 oder von 0 % bis 100 %; 100 % = 1).

Defektquotient und Defektkorrektur stellen ein Maß für solche Einflüsse sowie für solche Defekte des Wirtschaftsverkehrs dar, die bisher noch keinen Eingang in die Wirtschaftstheorie gefunden hatten. Hierunter fallen insbesondere Marktanomalien und Vernetzungsdefizite, Forderungsverluste etc. In früheren Zeiten wurde die Formel daher ohne die Defektkorrektur W gerechnet. Heute erweist sich die Berücksichtigung von W als sinnvoll. Setzen wir also bei dem qualitativ hohen Verkehrsbedarf zwischen Hamburg und Berlin und der ausgewiesenen Zahlungskraft der potentiellen Kunden

$$\Omega := 0,8,$$

so entspräche dies einem angenommenen Defektquotienten f von maximal 20 % - verglichen mit dem von 1950 bis 1960 allgemein angenommenen und auch ungefähr bestätigten

$$f = 0\%$$

für (fast) alle Wirtschaftsbereiche. Diese Annahme entspricht auch dem Umstand, daß mit der EU-Osterweiterung nochmals eine beträchtliche Zunahme des Verkehrsflusses

GFM-Medienmitteilung vom 23.01.2002

zwischen Hamburg und Berlin zu erwarten ist (Schätzungen liegen, bezogen auf 1990, bei einer Vervielfachung um einen Faktor zwischen 4 und 12).

Demgegenüber zeigen die generellen Erfahrungen beim "Aufbau Ost", daß dort im allgemeinen Bereich die Zeiten, zu denen $f=0$ angesetzt werden konnte, der Vergangenheit angehören. Hamburg und Berlin leiden jedoch weder unter gewichtigen Marktanomalien noch unter Kapitalmangel, so daß sich von daher die Annahme eines Defektquotienten f von mehr als 20 % verbietet.

Beim Ansatz für die Sparquote befinden wir uns ebenfalls mit

$$s := 12,5 \% \\ \text{oder } s := 1/8$$

im "grünen Bereich".

Für das Magnetschnellbahn-Projekt Hamburg - Berlin erhalten wir mit ca. 4,1 Mrd. € für den Fahrweg und ca. 2,0 Mrd. € für Fahrzeuge und Betriebssysteme bei halbständiger doppelgleisiger Bedienung via Schwerin einschließlich Teuerungszuschlag seit Februar 2000 eine Investitionssumme in Höhe von 7 Mrd. Euro [€]. Daraus ergibt sich **Erhöhung des Volkseinkommens** in der Region in der Größenordnung von

$$V_+ = I \cdot (1/s) \cdot \Omega = 7 \text{ Mrd. €} \cdot 8,8 = 61,6 \text{ Mrd. €}$$

d.h.

$$V_+ = 44.800.000.000 \text{ €}$$

Nun galt für das Einkommen Y allgemein:

$$Y = C + S$$

mit

C := Konsum in Euro [€]

und

S := Sparvolumen in Euro [€]

sowie

$$S = Y \cdot s = Y/8$$

bei $s = 1/8$.

Daraus ergibt sich ein Folgekonsum in der Größenordnung

$$C = Y - S = Y - Y/8 = Y \cdot 7/8$$

Setzen wir $Y := V_+$, so ergibt sich

$$C = V_+ \cdot 7/8 .$$

GFM-Medienmitteilung vom 23.01.2002

Dann ergibt sich die resultierende Steuersumme

$$R = S_Q \cdot C$$

mit

S_Q := Steuerlastquote [dimensionslos]
(zwischen 0 und 1 ; $S_Q = 1$ bedeutet 100 %).

Setzen wir nun als angenommene durchschnittliche Steuerlastquote in der Region

$$S_Q := 39 \%$$

oder

$$S_Q := 0,39 ,$$

so ergibt sich bereits im ersten Konsumzyklus eine resultierende Steuersumme R_1 in Höhe von

$$R_1 = S_Q \cdot C = S_Q \cdot V_+ \cdot 7/8 = 0,39 \cdot I \cdot 8 \cdot 0,8 \cdot 7/8 = 2,184 \cdot I = 15,288 \text{ Mrd.€}$$

d.h.

$$R_1 = 15.288.000.000 \text{ €}$$

Der Fiskus nimmt also bereits im ersten Konsumzyklus, der durch die Investition in den Transrapid Hamburg - Berlin ausgelöst wird , **mehr als das Doppelte der Gesamtinvestition an Steuersumme** ein.

Der zweite Konsumzyklus beginnt dann mit einem Konsum in Höhe von

$$C_1 = C \cdot (1 - S_Q) \cdot (1 - s) = C \cdot 0,61 \cdot 7/8 = 0,53375 \cdot C$$

$$C_n = 0,53375^n \cdot C , n \infty$$

also C insgesamt = $C + \lim_{n \rightarrow \infty} \sum_{i=1}^n C_i = \sum_{i=0}^{\infty} C_i$

mit

∞ := unendlich

und

$$C = C_0 .$$

Es ist $C_n = 0,53375 \cdot C_{n-1}$,

also ist

$$C_{\text{insgesamt}} = C \cdot \sum_{i=0}^{\infty} 0,53375^i ,$$

GFM-Medienmitteilung vom 23.01.2002

ferner

$$0,53375^\infty \equiv 0$$

und

$$\begin{aligned} C_{\text{insgesamt}} &= C \cdot (1 - 0,53375^\infty) / (1 - 0,53375) = C \cdot 1 / (1 - 0,53375) \\ &= 2,144772 \cdot C = 84,075 \text{ Mrd. €} \end{aligned}$$

Das zusätzliche Steueraufkommen beträgt dann insgesamt

$$R_{\text{insgesamt}} = S_Q \cdot C_{\text{insgesamt}} = 0,39 \cdot C_{\text{insgesamt}}$$

$$R_{\text{insgesamt}} = 32.789.276.139 \text{ €}$$

Die Steuereinnahmen des Staates allein ergeben sich also in einer Größenordnung von mehr als 32 Mrd.Euro das ist mehr als das Vierfache der Gesamtinvestition für den Transrapid Hamburg Berlin:

Allein der Fiskus "verdient" also per Saldo nach Abzug der Gesamtinvestition bis zu

25,789 Milliarden €,

das bedeutet einen

Transrapid-Ertrag für den Fiskus von bis zu 368 %,

wenn der Transrapid Hamburg Berlin allein aus Steuermitteln gebaut wird. Die Synergieeffekte künftiger Wirtschaftsentwicklung sind hierbei noch nicht berücksichtigt.

Für die Strecke Berlin Dresden Wien gilt rechnerisch ein analoger Ansatz mit den gleichen Formeln.