

Großefehn, 2006-06-20
RT/H

Pressemeldung 22. Juni 2006

EuroRapid

Sehr geehrte Damen und Herren,

die erfolgreichen Bemühungen zum Lückenschluss der A 31 in den Jahren 1999 bis 2004 ermutigen mich dazu, das gleiche Finanzierungsmodell auch zur Realisierung des EuroRapids vorzuschlagen.

Ich beteilige mich mit 125.000 € aus meinem Privatvermögen, wenn der 1. Spatenstich für ein EuroRapid-Netz Hamburg – Groningen bis zum 1. Juli 2011 erfolgt.

Zugleich bitte ich die Wirtschaft um Unterstützung in ähnlicher Weise.

Unter der Homepage www.tullum.de können sich engagierte Unternehmen und Privatpersonen registrieren, die meinem Beispiel folgen wollen. Der Betrag spielt dabei eine untergeordnete Rolle. Ich freue mich über jeden engagierten Mitstreiter, der sich das Motto J. F. Kennedys zu Eigen macht: „Frag nicht, was dein Land für dich tun kann, frag, was du für dein Land tun kannst“.

Ich möchte mit dieser Initiative die Regierungen der fünf norddeutschen Bundesländer dazu animieren, das von ihnen erfolgte Bekenntnis zu einer norddeutschen EuroRapid-Strecke auch mit konkreten finanziellen

Zusagen zu untermauern. Ganz nach dem Vorbild der niederländischen Nordprovinzen, die sich am Bau der Zuiderzeelijn als Magnetschwebebahn mit über 1 Mrd. € beteiligen würden. Die Zentralregierung in Den Haag hatte weitere 2,73 Mrd. € vorgesehen. Auch die Bundesregierung käme bei einem Engagement der norddeutschen Bundesländer in Zugzwang. Schließlich ist im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung der Bau mindestens einer Transrapid-Anwendungsstrecke fest vorgesehen!

Der Industriestandort Deutschland ist im internationalen Wettbewerb in zunehmendem Maße auf technologieintensive Produkte wie z.B. den Transrapid angewiesen. Unser Rohstoff heißt technologisches Know-how. Kern-Know-how und Technologievorsprung Deutschlands drohen verloren zu gehen, wenn nicht schnell eine Anwendungsstrecke gebaut wird, mit der Betriebserfahrung gesammelt werden kann. Die Magnetschwebebahn besitzt ein wesentlich größeres Innovations- und Entwicklungspotenzial als Rad/Schiene-Züge. Obwohl beim Transrapid Basis-Know-how an China abgetreten werden musste, existiert derzeit noch ein Technologievorsprung Deutschlands. Als mittelständischer Unternehmer weiß ich, dass man mit Produkten, die andere nicht bzw. nicht gleichwertig produzieren können, die größte Wertschöpfung realisieren kann.

Ziel muss es sein, dass der EuroRapid in Deutschland innerhalb von fünf Jahren von Hamburg bis Groningen schwebt. Die Strecke Hamburg – Groningen – Amsterdam biete sich für die Magnetschwebebahn an, die auf dieser Streckenlänge ihre Systemvorteile gegenüber Rad/Schiene-Zügen - Schnelligkeit, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit - besonders gut ausspielen kann. Es gibt auf dieser Strecke noch keine Rad/Schiene-Hochgeschwindigkeitsverbindung und in Bezug auf das Passagieraufkommen bestünde großes Potenzial. Die Passagierzahlen würden durch die schnelle und sichere Verbindung stark anwachsen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass Räume durch neue, überlegene Verkehrslinien aufblühen. Die beschriebenen Systemvorteile der Magnetschwebebahn machen es zu einem förderungswürdigen Infrastrukturprojekt, das dem Zusammenwachsen Europas dient.

Bezüglich der Kosten der niederländischen Strecke gibt es ein konkretes Angebot des Consortiums Zuiderzeelijn Nederland (CZN), bei dem sich auch Siemens Niederlande engagiert: Sie kann für 4,1 bis 5,3 Mrd. € gebaut werden. Dies steht im krassen Widerspruch zu den Aussagen des niederländischen Verkehrsministeriums, das die Kosten einer

Magnetschwebebahn von Amsterdam nach Groningen auf 6 bis 7 Mrd. € bezifferte. Für den deutschen Teil der Strecke ist realistisch mit Kosten von zirka 7,2 Mrd. € zu rechnen. Wie in den Niederlanden, werden leider auch bei uns zweistellige Milliardensummen ins Gespräch gebracht, um eine realistische Diskussion zu ersticken.

*Aus meiner Sicht ist der Hauptgrund für das vorläufige Scheitern der EuroRapid-Strecke Hamburg – Groningen – Amsterdam von einem Fraktionsführer der Tweede Kamer in Den Haag genau auf den Punkt gebracht worden: **Es fehlte das Signal aus Berlin**, dass die niederländische Strecke auch bis Hamburg verlängert wird! Durch ihr finanzielles Engagement wird die norddeutsche Wirtschaft ein Zeichen setzen, das von der Bundesregierung in Berlin sowie auch in Brüssel nicht ignoriert werden kann.*

Mit den Holländern eine Gemeinsamkeit zu praktizieren heißt: Siegen lernen!

Es ist Zeit, dass wir dem Aktionskomitee der Niederlande beitreten. Neben dem vorhandenen Büro in Groningen sollte ein zweites Büro in Hamburg eingerichtet werden. Auch bei uns sollten alle relevanten gesellschaftlichen Gruppen mitwirken unter dem Motto:

Gemeinsam stark für unsere Zukunft!

Außerdem wird es künftig ein Aktionskomitee mit Vertretern der deutschen und niederländischen Wirtschaft geben, das den Erfolg der Protestkundgebung vom 23. Mai in Den Haag zum Anlass nimmt, weiter bei Tweede Kamer und niederländischen Kabinett für die Zuiderzeelijn zu werben.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Rolf Trauernicht', with a stylized flourish at the end.

Rolf Trauernicht