

# GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBETECHNOLOGIE / TRANSRAPID E.V.



## 8. JAHRESHEFT JANUAR 2009



## **Inhaltsverzeichnis:**

<u>Anmerkungen der Redaktion</u>	<u>Seite 2</u>
<u>Vorwort des 1. Vorsitzenden</u>	<u>Seite 3-4</u>
<u>Veranstaltungen:</u>	
<u>Hauptversammlung/Vorstandssitzungen/Informationstreffen</u>	<u>Seite 5-7</u>
<u>Rechenschaftsbericht</u>	<u>Seite 8-9</u>
<u>Zum Cluster Magnetfeldtechnik:</u>	
<u>Fragen und Antworten</u>	<u>Seite 10-12</u>
<u>Historischer Rückblick</u>	<u>Seite 13-16</u>
<u>Transrapid in der Waffentechnik?</u>	<u>Seite 17</u>
<u>Literatur-Tip (Zukunftsaspekte europäischer Mobilität)</u>	<u>Seite 18</u>
<u>6. Automatisierungstage Emden</u>	<u>Seite 19</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 20-115</u>
<u>Neujahrsgrüße 2009</u>	<u>Seite 116</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 117-125</u>
<u>Pressekonferenz Niedersächsischer Landtag</u>	<u>Seite 126-131</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 132-135</u>
<u>Standard-Anschreiben</u>	<u>Seite 136</u>
<u>Bilder des Jahres</u>	<u>Seite 137</u>
<u>Aufnahmeantrag</u>	<u>Seite 138</u>
<u>Glosse</u>	<u>Seite 130-140</u>

## **Werte Mitglieder, Unterstützer, Sympathisanten, Interessierte, Skeptiker und Verweigerer,**

vor Ihnen liegt das 8. Jahreshaft der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnik/Transrapid e.V. und wieder soll es Sie informieren, über unsere Erfolge: Kontakte zur Politik in Friesland, Hannover, Hamburg und Berlin. Zu Kontakten nach Holland und Polen, die als nächste Nachbarn größtes Interesse haben an dieser neuen Technik teilzunehmen. Aber auch unsere Niederlagen: München konnte nicht realisiert werden und die weitere Existenz der Teststrecke steht im Zweifel. Auch sind unsere Verbindungen zur Systemindustrie, Thyssen-Krupp, Siemens und IABG nicht so vertrauensvoll wie sie sein sollten. Wir haben also noch viel zu arbeiten und der Weg ist sicher nicht kürzer geworden.

Das dieses Heft abweichend vom sonst Üblichen erst im März zu Ihnen kommen kann ist dieser Arbeit geschuldet. Die Ereignisse des Jahresbeginns schienen es wert noch aufgenommen zu werden, wie Sie auch am erweiterten Umfang erkennen. Wir bitten um Verständnis.

Um unsere Reaktionen auf Medienverlautbarungen deutlicher zu machen, haben wir sie auch diesmal mit den Originalzitaten zusammen wiedergegeben und gemäß wissenschaftlichem Anspruch mit voller Literaturangabe versehen.

Zu danken haben wir wieder allen, die mit Ihrem Zutun dieses Heft erst ermöglicht haben, Ihnen den Mitgliedern, dem Vorstand, den Ehefrauen die das alles mittragen und denen die Beiträge gesammelt und geliefert haben. Es ist aber auch der Zuspruch vieler Menschen, denen wir im Gespräch die Dringlichkeit schildern, diese Technik im Land zu halten und zu aller Nutzen zu entwickeln, der uns immer wieder motiviert, immer wieder die Stimme in der Öffentlichkeit zu erheben, immer wieder nachzufragen.

Auch diesmal stehen zur Weitergabe in begrenztem Rahmen Exemplare ohne Mitgliederliste zur allgemeinen Verfügung.

Und auch wenn es einen anwidert, wie leicht es die immer wieder glauben sich machen zu können, uns vom Fortschritt fernzuhalten bleibt es dabei, wir bringen das Ding zum Laufen und jeder weiß es!

Alles, was wir benötigen ist die eine, richtig große Krise, und die Nationen werden die "Neue Weltordnung" akzeptieren.  
David Rockefeller am 13.9.1984  
vor dem US Business Council

### **Titelbild:**

Es wurde von Dipl.-Math. Michael Dittmer unter Verwendung von Material von Dr. Peter Hille gestaltet. Ihn leitete dabei der Gedanke, daß Magnetbahnlösungen im Fernverkehr für ein Zusammenwachsen Europas wieder auf der Tagesordnung stehen. Es gilt zu neuen Ufern zwischen den europäischen Wirtschaftszonen Brücken zu schlagen um in naher Zukunft zwischen ihnen zeit- und umweltgerecht zu reisen. Die Blattgestaltung leistete wieder Dipl.-Ing. Friedmar C. Rumpel

### **Impressum:**

Herausgeber: Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid e.V.

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck, 21 217 Seevetal, Schlesierweg 14

Verantwortlich i.S.d.P.

**Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel, 21 255 Tostedt, Am Toberbusch 19, Stellvertr. Vorsitzender**

## **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.**

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck ✉ Schlesierweg 14 ✉ 21217 Seevetal  
☎ +49 04105 4555 ✉ e-Mail: Friedrich\_Wilhelm\_Merck@t-online.de  
<http://www.pro-transrapid.org/>

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



**Umweltbewußt in die Zukunft –  
Wirtschaftlichkeit für Europa**

Seevetal, den 12.02.2009

Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie  
(Transrapid) e.V. · Schlesierweg 14 · D-21217 Seevetal

Gemeinnütziger Verein

## **Der Weg nach vorn**

Von Friedrich Wilhelm Merck

Das Magnetschnellbahnprojekt ist für Deutschland und Europa von strategischer Bedeutung. Es besteht daher auch ein politischer Wille, das erste Magnetschnellbahnprojekt in Deutschland in Angriff zu nehmen.

Das Münchener Projekt wurde am 27.03.2008 abgesagt. Hauptgrund für diesen letzten politischen Fehlstart eines Transrapid®-Projekts war ein strategischer Fehler auf der politischen Ebene, wie ich nur wenige Wochen zuvor in München erfahren hatte.

Der Münchener Oberbürgermeister Christian Ude wollte mit dem Flughafenanbinder ein städtebauliches Projekt in der Nähe des alten Flughafengeländes und jetzigen Münchener Messestandorts verbinden. Aus diesem Grunde bestand der Oberbürgermeister darauf, das Messegelände an die Flughafenlinie anzubinden.

Natürlich war es unsinnig, die Linie vom Münchener Hauptbahnhof über das Messegelände nahe der Eisenbahn-Südostausfahrt Münchens nach dem nördlich der Stadt gelegenen Flughafen München zu führen. Ohne den Konflikt zuvor zu kennen, hatte jedoch die GFM die Lösung bereits auf DVD verbreitet: eine Verlängerung der Strecke vom Münchener Hauptbahnhof über ein Frachtterminal München Großmarkt / Südbahnhof und die Eisenbahntrasse via Ostbahnhof zum Terminal „Neue Messe München“ – siehe Regie- und Streckenbuch Nr. 7.

Die Zurückweisung des Verlangens der Stadt München, die Neue Messe mit anzuschließen, führte zur nachhaltigen politischen Blockade des Magnetschnellbahnprojekts. Selbst die Intervention des Altbundeskanzlers Gerhard Schröder beim Münchener Oberbürgermeister Ude konnte den Konflikt nicht mehr aufheben. In der entscheidenden Projektvorbereitungsphase wurde der Bayerische Ministerpräsident Dr. Edmund Stoiber mittels der CSU-Partei rebellin Pauli – heute Freie Wähler – abgesetzt. Die Vereinnahmung des Projekts durch politisch inkompetente Kräfte ließ es schließlich zwischen Parteienstreit, Vertragsdiktaten und Preisrestriktionen zerschellen. Die Preiserhöhungen waren politisch durch die ursprünglich nicht vorgesehene Tunnelleinfahrt in den Münchener Hauptbahnhof sowie durch nachträgliche Umweltauflagen bedingt.

Ich gehe so ausführlich auf diese Umstände ein, weil sich gegenwärtig der Versuch einer erneuten parteipolitischen Vereinnahmung des Magnetschnellbahnprojekts abzeichnet: In München hat sich gezeigt, daß die SPD mit im Boot sitzen muß, wenn das Projekt erfolgreich durchgeführt werden soll. Ferner ist es parteiübergreifender Konsens, daß nur eine von der Deutsche Bahn AG wirtschaftlich unabhängige Magnetbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft das jetzt in Vorbereitung befindliche Magnetschnellbahnprojekt unter Einbeziehung der Verbindung zwischen Hamburg und Berlin erfolgreich verwirklichen kann.

Der erste Schritt ist der Weiterbetrieb der Transrapid-Versuchsanlage Emsland [TVE] in Zusammenarbeit mit der Niedersächsischen Landesregierung. Hierzu hat der Ammerländer Unternehmer Rolf Trauernicht gemeinsam mit der GFM und der EuroRapid GmbH – einer „Ausgründung“ der GFM aus dem Jahre 2003 – am 15.12.2008 eine flankierende Mittelstands-

initiative ins Leben gerufen. Die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. [GFM] wird zunächst entsprechend ihrem gemeinnützigen Satzungszweck die Mittelstandsinitiative mit Förderung und Weiterentwicklung des Fahrwegbaus in Forschung und Entwicklung unterstützen und wissenschaftlich begleiten.

Gleichzeitig arbeitet das EoroRapid-Team mit den Aufgabenträgern – Bund und Vertragsstaaten der Europäischen Union sowie den Bundesländern – mit dem Gründungsziel der für die Projektverwirklichung erforderlichen Magnetbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft zusammen. Diese für die Projektverwirklichung notwendige Zusammenarbeit läuft unter dem Arbeitstitel **EoroRapid Transport ... KGaA**.

Angesichts der langjährigen Erfahrungen mit PPP-Projekten – PPP: public-private partnership, öffentlich-private Partnerschaft – wurde das mit dem EoroRapid®-Finanzierungsmodell verbundene Konzept einer Kommanditgesellschaft auf Aktien unter Einbeziehung des Aufgabenträgers als Komplementär bereits international bank- und finanzierseitig als beispielhaft bezeichnet. Auch das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, das im Juni 1997 die Studie zur Ressourcenproduktivität von spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehrssystemen – Vergleich von ICE und Transrapid – veröffentlichte, hat für den gegenwärtigen Zyklus „Zukunftsfähiges Deutschland“ bereits Interesse an der EoroRapid®-Methode gezeigt.

Die mit diesem Konzept verbundene Wertschöpfung und Stabilisierung der Wertschöpfungskette mittels eines Hochtechnologie-Infrastrukturunternehmens ist geeignet, Herausforderungen der gegenwärtigen Entwicklung auf den Finanzmärkten jetzt antizyklisch zu meistern und gleichzeitig die Staatshaushalte vor einem Abgleiten in die Schuldenfalle zu bewahren.

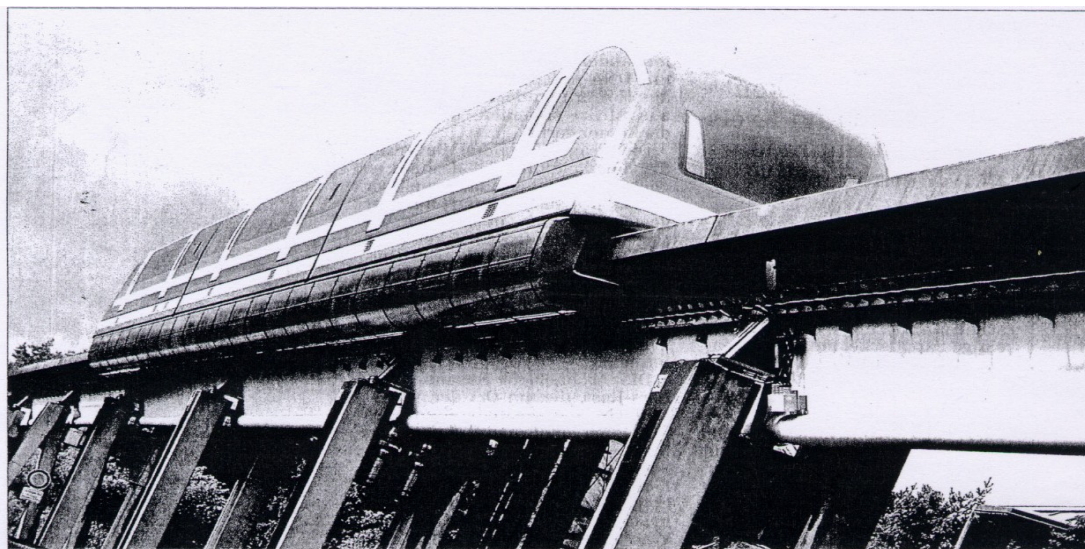
Der Weg nach vorn beinhaltet, daß die Große Koalition in Berlin jetzt die Herausforderung annimmt und sie in einer gemeinsamen Anstrengung aller politischen Kräfte bewältigt. Eine optimale zukunftsfähige Entwicklung erfordert, daß sich die Magnetschnellbahntechnologie durch ihren Einsatz am Ort des Ursprungs weiterentwickelt.

Miteinander ~ Füreinander. Der Erdball gehört uns allen. Unser Konzept liegt vor, die Wertschätzbarkeit der Magnetschnellbahntechnologie ebenfalls. Wer jetzt handelt, den belohnt das wirtschaftliche – und ökologische – Überleben. Packen wir es jetzt gemeinsam an !

Allen weiterhin ein gesegnetes frohes, glückliches, gesundes und erfolgreiches Jahr 2009 wünscht

(Friedrich Wilhelm Merck)

– Vorsitzender der GFM –



Ein Transrapid vom Typ TR09 auf der Versuchsstrecke in Lathen: Ab 1. Juli 2009 soll es hier keine Tests mehr geben. „Die Industrie erkennt nicht ihre Verantwortung, in Lathen weiterzumachen, obwohl die Anlage insgesamt mit einer Milliarde Euro subventioniert wurde“, sagte Hermann Bröring, Landrat des Kreises Emsland. Die Entwicklungskosten für den Transrapid gingen in die Milliarden.

FOTO: DDP

## **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.**

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck ✉ Schlesierweg 14 ✉ 21217 Seevetal  
☎ +49 04105 4555 ✉ e-Mail: Friedrich\_Wilhelm\_Merck@t-online.de  
<http://www.pro-transrapid.org/>

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



**Umweltbewußt in die Zukunft –  
Wirtschaftlichkeit für Europa**

Seevetal, den 02.04.2008

An alle Vorstandsmitglieder der Gesellschaft

### **Einladung zur Vorstandssitzung**

Sehr geehrte Vorstandsmitglieder,

hiermit lade ich Sie sehr herzlich zur Sitzung des Vorstandes der **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.** am Sonnabend, dem 12. April 2008 in die Gaststätte Hülsmann in Stadland-Rodenkirchen am Stadlander Platz (das GFM-Gründungslokal in unmittelbarer Nähe des Rodenkirchener Bahnhofes und Marktplatzes) ein. Der Bahnhof Rodenkirchen befindet sich an der Bahnlinie Bremen - Nordenham und ist auch per Wochenendticket bequem zu erreichen.

Die Vorstandssitzung beginnt um 11:30 Uhr und kann bis etwa 16 Uhr dauern. Je nach Wunsch kann sich noch ein informeller Teil anschließen.

Zu dieser Vorstandssitzung sind alle Mitglieder und Interessenten herzlich willkommen.

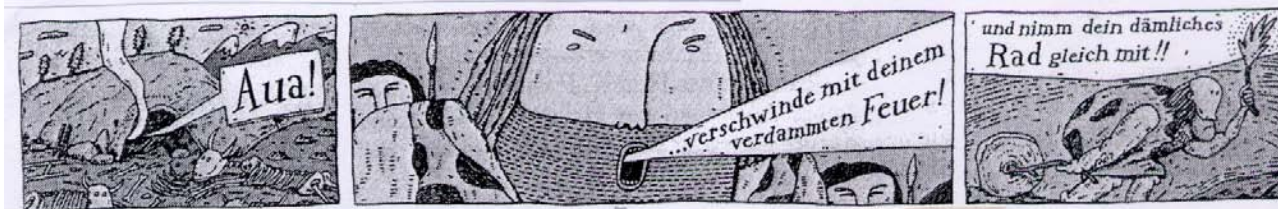
#### Vorgesehene Tagesordnung:

0. Pressegespräch
1. Begrüßung aller Versammlungsteilnehmer, Regularien, Aufnahme und Willkommen neuer Mitglieder - Beschlußfassung des Vorstandes
2. Entwicklung Magnetschnellbahnlinie München - Flughafen, Gründe und Folgen etc.
3. Entwicklung anderer Magnetschnellbahnprojekte, Pläne der Industrie, Weiterentwicklungsprogramm (Bundesregierung etc.)
4. Finanzen - Kassenprüfung 2007, Finanzbericht, Finanzplanung und Beschlußfassung -
5. Öffentlichkeitsarbeit in den Medien
6. Allianzen im Norden, Beteiligung der Industrie etc.
7. Transrapid-Fachtagung - Bericht und Beschlußfassung
8. Protokolle (Genehmigung), Vorbereitung der GFM-Hauptversammlung 2008
9. Anträge an den Vorstand, Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen

– Friedrich Wilhelm Merck, Vorsitzender –

**Wie man hier sieht, hatte es auch das Rad einmal schwer!**



FRANKFURTER ALLGEMEINE SONNTAGSZEITUNG, 14. SEPTEMBER 2008, NR. 37

## **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.**

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck ✉ Schlesierweg 14 ✉ 21217 Seevetal  
☎ +49 04105 4555 ✉ e-Mail: Friedrich\_Wilhelm\_Merck@t-online.de  
<http://www.pro-transrapid.org/>

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



**Umweltbewußt in die Zukunft –  
Wirtschaftlichkeit für Europa**

Seevetal, den 13.06.2008

An alle Mitglieder der Gesellschaft

### **Einladung zur Hauptversammlung**

Sehr geehrte Mitglieder,

hiermit lade ich Sie sehr herzlich zur diesjährigen Hauptversammlung der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. am Sonnabend, dem 05. Juli 2006 in das Hotel Codes am Rosengarten (Tel. 04108 4344 0) in 21224 Rosengarten-Sottorf, Landkreis Harburg, Sottorfer Dorfstraße 2, ein.

Der Tagungsort ist zu erreichen per HVV, Buslinie 4244 ab Bf. Hamburg-Harburg (Schönes Wochenende, Niedersachsenticket etc. sind auch auf den Buslinien gültig.)\*

Die Versammlung beginnt um 11:00 Uhr und dürfte bis ca. 14.40 Uhr dauern.  
Zu dieser Versammlung sind alle Mitglieder und Interessenten herzlich willkommen.

#### Vorgesehene Tagesordnung:

1. Begrüßung aller Versammlungsteilnehmer, Regularien, Jahresbericht des Vorstandes
2. Berichte aus den Tätigkeitsfeldern von Gesellschaft und Vorstand, Aussprache / Beschlüsse
  - a) Abbruch des TR-Projekts München, Bayern pro Rapid in Liquidation, Fachtagung Dresden
  - b) Bericht Schanghai, TVE Lathen / Prozeß etc., TR09, Weiteres (TERN pp.)
  - c) Voraussetzungen für neue Projekte, Hamburg – Berlin etc.: Kontakte zu Beteiligten .. (Aufgabenträger, Betreiber, Hersteller pp.), Medienkontakte, Investoren
3. Rechnungsbericht und Bericht der Kassenprüfer
4. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstandes
5. Wahl des Vorstandes mit Ausnahme des Vorsitzenden
6. GFM-Etatbeschluß für 2009, 8. Jahreshaft der GFM mit Beschlußfassung
7. Entscheidung über eingereichte Anträge  
– Reichen Sie Ihre Anträge bitte schriftlich mit Begründung bis 25.07.2008 (Eingangsdatum) hier ein –
8. Sonstiges

Damit wir frühzeitig einen Überblick über die Gesamtzahl der Teilnehmer gewinnen können, teilen Sie bitte kurz mit, ob Sie teilnehmen werden.

Vielen Dank !

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Wilhelm Merck  
– Vorsitzender –

## **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.**

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck ✉ Schlesierweg 14 ✉ 21217 Seevetal

☎ +49 04105 4555 ✉ e-Mail: Friedrich\_Wilhelm\_Merck@t-online.de

<http://www.pro-transrapid.org/>

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



**Umweltbewußt in die Zukunft –  
Wirtschaftlichkeit für Europa**

Seevetal, den 14.November 2008

An alle Vorstandsmitglieder der Gesellschaft

### **Einladung zur Vorstandssitzung**

Sehr geehrte Vorstandsmitglieder,

hiermit lade ich Sie sehr herzlich zur Sitzung des Vorstandes der **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.** am Sonnabend, dem 29. November 2008 in das Hotel Codes am Rosengarten in 21224 Rosengarten-Sottorf, Landkreis Harburg, Sottorfer Dorfstraße 2, ein. Der Tagungsort ist zu erreichen per HVV, Buslinie 4244 ab Bf. Hamburg-Harburg 07:18 / 09:18 Uhr, an Sottorf 07:42 / 09:49 Uhr. (Schönes Wochenende, Schleswig-Holstein-Ticket, Niedersachsenticket etc. sind auch auf der Buslinie zwischen Hamburg-Harburg und Sottorf gültig.)

Die Versammlung beginnt um 19:00 Uhr und dürfte bis ca. 11:30 Uhr dauern.

Zu dieser Versammlung sind alle Mitglieder und Interessenten herzlich willkommen.

#### Vorgesehene Tagesordnung:

1. Begrüßung aller Versammlungsteilnehmer, Regularien
2. a) Genehmigung des Protokolls der Vorstandssitzung vom 15.12.2007  
b) Genehmigung des Protokolls der Vorstandssitzung am 12.04.2008  
c) Genehmigung des Protokolls der Hauptversammlung am 05.07.2008  
d) Genehmigung des Protokolls der konstituierenden Vorstandssitzung am 05.07.2008
3. Bilanz der Arbeit seit der letzten Mitgliederversammlung
  - a) Abwicklung der DB Magnetbahn
  - b) Zukunft der TVE
  - c) Projekte im In- und Ausland
4. Öffentlichkeitsarbeit
5. Organisation der künftigen Arbeit, GFM-Jahresheft 2008
6. Anträge an den Vorstand
7. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen

– Friedrich Wilhelm Merck, Vorsitzender –

# Rechenschaftsbericht über die Arbeit des Vorstandes der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. vom 03.11.2007 bis 05.07.2008

Bereits am 01.12.2006 hatte das **EORO RAPID**-Team dem Münchener Magnetbahnprojekt Flughafen – Hauptbahnhof durch Bereitstellung einer Finanzierungsmöglichkeit einen gesicherten Weg zur Weiterführung gebahnt – die nachfolgende DB-Aufsichtsratssitzung konnte daraufhin die weitere Durchführung des Projekts bestätigen.

Wegen der bereits 2006 vom Leiter der Abteilung Transeuropäische Netze [TEN] der Europäischen Kommission angemahnten Werbung für die Magnetschnellbahn („Eisenbahn, Neue Technologie“) hat die GFM November 2007 Kontakt mit dem Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. sowie mit der Abteilung Verkehrspolitik der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern mit dem Ziel der Zusammenarbeit und zur Einwerbung finanzieller Mittel für eine Öffentlichkeitsarbeit unter dem Aspekt der Gemeinnützigkeit (Artikel 14 Absatz 2 GG) aufgenommen.

Nach der GFM-Kontaktaufnahme mit dem VDB hat die bayerische Wirtschaft eine eigene Kampagne für den Transrapid zum Münchner Flughafen gestartet. Die Initiative **Bayern pro Rapid** führte noch im Jahr 2007 zur Gründung des gleichnamigen Vereins mit dem Ziel, die Bürger von den Vorteilen der Magnetschwebebahn für den Wirtschaftsstandort Bayern zu überzeugen. Die Gegner des Projekts bereiteten zeitgleich ein Volksbegehren vor. Zwar wurde die erforderliche Zahl von Unterschriften gesammelt; dieses Volksbegehren kam jedoch nicht zum Zuge, da sein Inhalt so formuliert war, daß er gegen die Landesverfassung des Freistaates Bayern verstieß.

Bei der DB Magnetbahn GmbH arbeiteten Ende 2007 Graf von der Schulenburg in Berlin und Dr. Rühl in München.

Auf der GFM-Vorstandssitzung am 15.12.2007 konnten bereits die Schreiben der Bayerischen Staatsministerin für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie Emilia Müller vom 29.10.2007 und des Bayerischen Staatsministers der Finanzen Erwin Huber vom 30.10.2007 sowie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [BMVBS] – Ute Becker, Referat E 10, im Auftrage von Bundesminister Wolfgang Tiefensee – vom 10.12.2007 an die Geschäftsführer der Deutsche EoroRapid GmbH und Co KG verlesen werden. Das BMVBS-Schreiben befaßt sich ausführlich mit den Rahmenbedingungen für das KGaA-Modell bei der Bahnreform in Deutschland. Die im letztgenannten Schreiben angesprochenen Fragen wurden am 13.12.2007 im Einzelnen telefonisch mit dem BMVBS erörtert – Hauptaufgabe der KGaA: Schienenverkehrsmanagement (Vergabe von Fahrstraßen / Fahrstraßengassen im Verbund mit den Eisenbahnen der Länder).

Zur Zusammenarbeit mit **Bayern pro Rapid e.V.** wurde unter GFM-Vorstandsmitgliedern die Frage einer kostenlosen Mitgliedschaft der GFM in diesem Verein erörtert und schließlich mit Rücksicht auf die Gemeinnützigkeit der GFM verworfen. Einzelne Mitglieder der GFM und die Firma **Deutsche | GmbH & Co. KG** traten jedoch dem – nicht gemeinnützigen – Verein **Bayern pro Rapid e.V.** bei. Mitglieder der GFM, des GFM-Vorstands und des |-Teams nahmen an mehreren Versammlungen von **Bayern pro Rapid e.V.** vor Ort in München (31.01., 27.02. und 06.05.2008) und Nürnberg (22.02.2008) teil; dort kam es zu weiterführenden Gesprächen und Kontakten. Nach der Absage des Münchener Transrapid®-Projekts am 27.03.2008 beschloß am 06.05.2008 in München die Mitgliederversammlung des Vereins mit Dreiviertelmehrheit die Vereinsauflösung; der Verein **Bayern pro Rapid e.V.** befindet sich seither in Liquidation. Im Zusammenhang mit der Auflösung von **Bayern pro Rapid e.V.** beschloß der GFM-Vorstand per Umlauf einen Spendenaufruf zu Gunsten der **Dresdener Transrapid-Fachtagung**.

Die für September 2008 vorgesehene Dresdener Fachtagung wurde von der Veranstaltermehrheit nach dem 27.03.2008 abgesagt; geplant ist jetzt ein Zweijahresrhythmus.

Am 06. und 07.02.2008 nahm die GFM mit eigenem Stand an den Automatisierungstagen der Fachhochschule Emden teil. Hier gab es zahlreiche Kontakte zu Studenten und Ausstellerfirmen.

Nach einem Vorbereitungstreffen am 05.04.2008 in Sottorf tagte der GFM-Vorstand am 12.04.2008 in der Gaststätte Hülsmann am GFM-Gründungsort Stadland-Rodenkirchen. Auf dieser öffentlichen Vorstandssitzung wurde die Notwendigkeit von Magnetschnellbahnprojekten hierzulande erörtert und bekräftigt.

Seither stellte sich heraus, daß die am 12.04.2008 in Rodenkirchen erörterten Ansätze zu einer vertieften Öffentlichkeitsarbeit sich mit konkreten Projekten verbinden müssen, damit sie von den Medien (Presse, Rundfunk, Fernsehen) übernommen werden.

Vom 06. bis zum 23.05.2008 fand an insgesamt sieben Tagen die Hauptverhandlung im Strafverfahren zur Havarie auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland am 22.11.2006 statt. Zu sämtlichen Terminen am 06., 08., 09., 14., 20., 21. und 23.05.2008 fuhren Mitglieder der GFM als Prozeßbeobachter nach Osnabrück. Dort wurden Ursachenzusammenhänge der Havarie erkennbar, die das **ERO RAPID**<sup>®</sup>-Sicherheitskonzept in vollem Umfange bestätigten und nun eine Grundlage für das künftige **ERO RAPID**<sup>®</sup>-Pflichtenheft zum Bau und Betrieb von Magnetschnellbahnlinien darstellen.

Auf dieser Grundlage konnten nun die mit dem 22.11.2006 unterbrochenen Vorarbeiten und Gespräche für die Gründung der Magnetschnellbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft wieder aufgenommen und fortgeführt werden. Die Deutsche Bahn AG hat sich mit dem 27.03.2008 aus dem Magnetschnellbahngeschäft verabschiedet.

Die vom GFM-Vorstand angestrebte vertiefte Öffentlichkeitsarbeit kann damit auf der Grundlage konkreter Ergebnisse durchgeführt werden, sobald diese vorliegen.

Als erster Erfolg kann jetzt die erneute – vorerst bis 31.12.2008 befristete – Erteilung der Betriebsgenehmigung für die Transrapid-Versuchsanlage [TVE] in Lathen gewertet werden.

Fortschritte in der Sache, die im laufenden Verfahren der Vertraulichkeit unterliegen, sind in diesem Rechenschaftsbericht nicht dargelegt.

Gegeben zu Rosengarten am 05.07.2008

Friedrich Wilhelm Merck

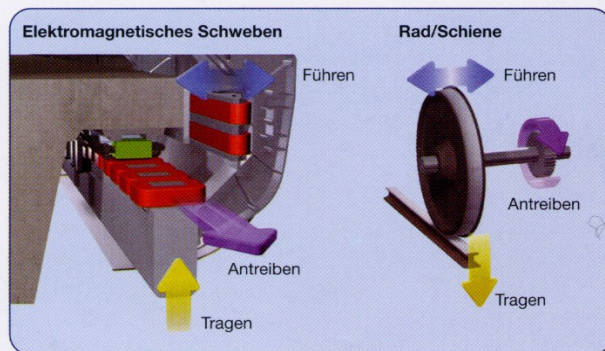
– GFM-Vorsitzender –



## Magnetfeldtechnik-Fragen und Antworten

Der Transrapid rollt nicht, er schwebt. Denn die Magnetschwebbahn hat keine Räder, Achsen und Getriebe – an die Stelle von Rad und Schiene wie bei der Eisenbahn tritt bei ihr ein berührungsfreies Trag-, Führ- und Antriebssystem. Dabei ziehen elektronisch geregelte Tragmagnete, die auf beiden Seiten entlang des gesamten Fahrzeugs installiert sind, das Fahrzeug von unten an die ferromagnetischen Statorpakete (Reaktionsschienen) im Fahrweg heran. Die Führungsmagnete halten es seitlich in der Spur. Ein elektronisches Regelsystem stellt sicher, dass dabei der Abstand (10 mm) zum Fahrweg stets gleich bleibt.

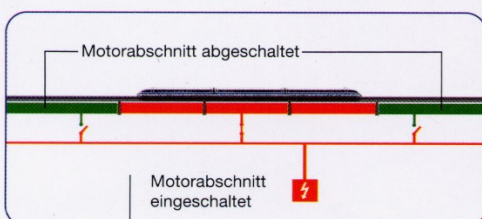
Die Energieversorgung des Schwebesystems ist von Batterien im Fahrzeug gepuffert und somit vom Antrieb unabhängig. Daher kann das Fahrzeug auch im Stillstand ca. eine Stunde schweben ohne von außen mit Energie versorgt zu werden. Während der Fahrt werden die Bordbatterien durch Lineargeneratoren berührungsfrei wieder aufgeladen.



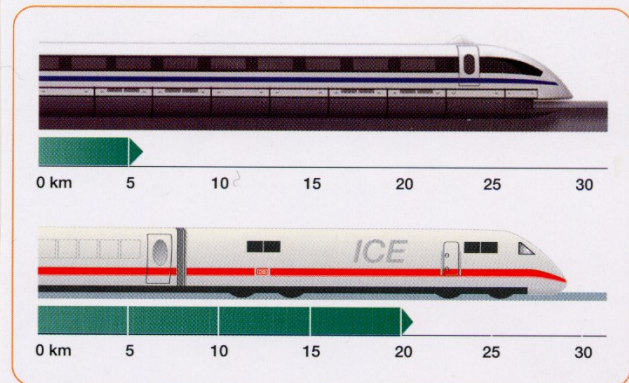
Bei allen anderen Verkehrssystemen führt das Fahrzeug den Motor mit sich. Es hat daher stets die gesamte Motorleistung für die jeweils höchste Beanspruchung (zum Beispiel Steigungen) „an Bord“. Diese ist auf einem Großteil der Strecken aber nicht erforderlich und daher meist eine unwirtschaftliche Last.

Die Transrapid-Fahrzeuge sind von der Motorlast „befreit“, daher erheblich leichter und auch technisch einfacher. Das bedeutet: Mehr Nutzlast und höhere Wirtschaftlichkeit.

Der Fahrwegmotor (Langstator-Linearmotor) des Transrapid wird an Steigungen oder auf Beschleunigungsstrecken – also dort, wo die Schubanforderungen größer sind – stärker ausgelegt als auf ebenen Streckenabschnitten, über die das Fahrzeug mit gleichbleibendem Tempo schwebt. Um Energieverluste zu vermeiden, ist der Fahrwegmotor in einzelne typischerweise zwischen 500 und 2.500 Meter lange Abschnitte unterteilt. Von ihnen wird nur jeweils derjenige Abschnitt mit Strom versorgt, in dem sich das Fahrzeug gerade befindet.



Bei kurzen Strecken und geringen Haltepunktabständen ist das Beschleunigungsvermögen besonders wichtig. Der Transrapid erreicht Tempo 300 aus dem Stand nach fünf Kilometern, mit 430 km/h schwebt er nach 13 Kilometern. Moderne Hochgeschwindigkeitseisenbahnen erreichen eine Geschwindigkeit von 300 km/h nach etwa 20 Kilometern.

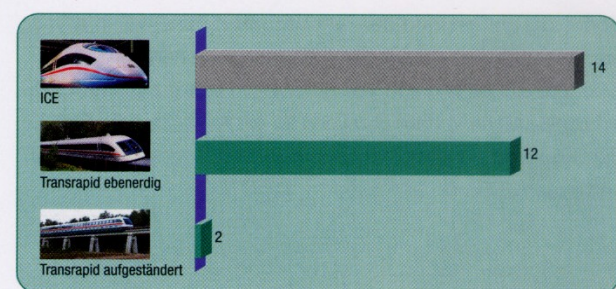


Erforderliche Strecke bis zum Erreichen von 300 km/h

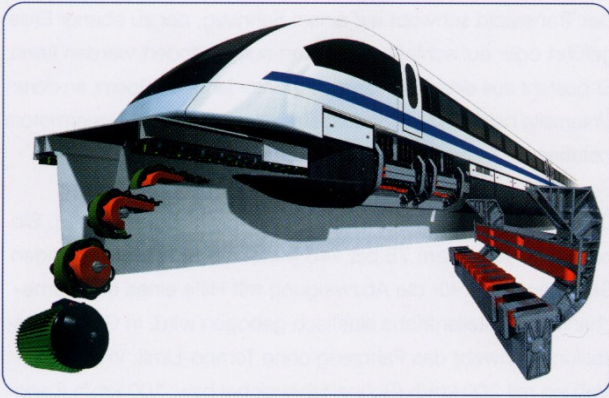
Die Investitionskosten für den Bau einer Transrapid-Strecke sind vergleichbar mit denen für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke der Eisenbahn. Dabei fällt der Vergleich für den Transrapid umso günstiger aus, je schwieriger das Gelände ist, durch das die Strecke geführt wird. Denn aufgrund der hohen Steigfähigkeit und engen Kurvenradien des Transrapid lässt sich sein Fahrweg den jeweiligen topografischen Gegebenheiten flexibel anpassen. Dadurch kann – anders als bei der Eisenbahn – auf kostenintensive Sonderbauwerke (Tunnels, Einschnitte, Dämme, Brücken etc.) weitgehend verzichtet werden.

Der Transrapid ist das Verkehrssystem, das im Vergleich zu allen anderen für seinen Fahrweg (inklusive aller sonstigen Einrichtungen) den geringsten Verbrauch an Grund und Boden hat. So werden für den aufgeständerten Doppelspur-Fahrweg nur zwei Quadratmeter Grundfläche je Meter Fahrweg und für den ebenen Doppelspur-Fahrweg zwölf Quadratmeter je Meter Fahrweg benötigt. Zum Vergleich: Der Flächenbedarf für einen Meter Hochgeschwindigkeitstrasse der Eisenbahn beträgt 14 Quadratmeter und der für einen Meter Autobahn bis zu 30 Quadratmeter.

Eine den Transrapid-Fahrweg begleitende Straße ist nach Fertigstellung weder aus Sicherheitsgründen noch für die Instandhaltung erforderlich.



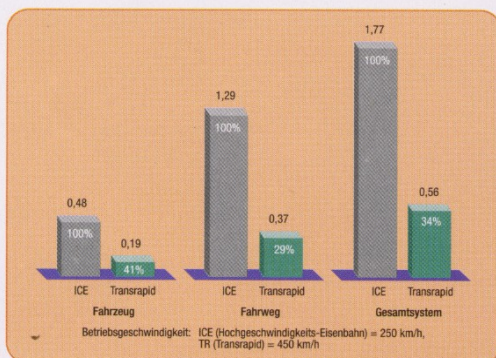
Flächenbedarf in Quadratmeter pro Meter Strecke



Berührungsfrei angetrieben und gebremst wird der Transrapid durch einen Langstator-Linearmotor. Er ist im Fahrweg installiert und funktioniert wie ein herkömmlicher Elektromotor, dessen Stator „aufgeschnitten“ und unterhalb des Fahrweges „gestreckt“ ist. Strom erzeugt in den dreiphasigen Kabelwicklungen, die in die Statorpakete eingelegt sind, ein magnetisches Wanderfeld, von dem das Fahrzeug berührungsfrei mitgezogen wird. Dabei wirken seine Tragmagnete als Erregerteil (Rotor).

Die Geschwindigkeit des Fahrzeuges lässt sich stufenlos regeln – je nach Frequenz des Drehstromes. Ändert man im Langstator-Linearmotor die Krafrichtung des Wanderfeldes, wird der Motor zum Generator, der das Fahrzeug ohne jede Berührung bremst. Die Bremsenergie kann wieder genutzt und als elektrische Energie in das Versorgungsnetz zurückgespeist werden.

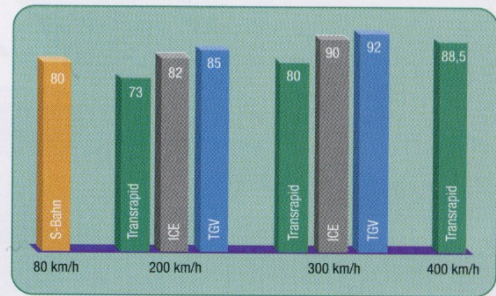
Die Betriebskosten werden im Wesentlichen durch den Aufwand für Personal, Wartung, Instandhaltung und Energie bestimmt. Die berührungsfreie Technik des Transrapid arbeitet weitgehend verschleißfrei, denn die Hauptursache für mechanischen Verschleiß ist Reibung, die beim Transrapid nicht auftritt. Auch wirkt das Fahrzeuggewicht nicht über Punktlasten (wie die Achslasten bei der Eisenbahn), sondern über die gesamte Länge des Fahrzeugs verteilt als Streckenlast auf den Fahrweg, so dass dieser erheblich weniger beansprucht wird. Daher sind die Wartungs- und Instandhaltungskosten deutlich geringer. Auch die Energiekosten sind beim Transrapid geringer, da sein spezifischer Energieverbrauch (pro Sitzplatz) niedriger ist als der aller anderen Verkehrssysteme. Unter dem Strich sind die Betriebskosten des Transrapid daher trotz höherer Leistung etwa zwei Drittel niedriger als die im schnellen Fernverkehr der Eisenbahn.



Instandhaltungskosten in Cent pro Sitzplatzkilometer

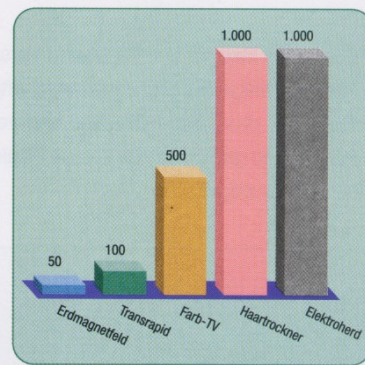
Erst in Geschwindigkeitsbereichen von mehr als 250 bis 300 km/h treten aerodynamische Geräusche (Windgeräusche) auf. Der Transrapid ist dennoch bei Tempo 300 nicht lauter als eine S-Bahn mit weniger als 80 km/h und auch bei Tempo 400 noch leiser als die wesentlich langsameren Eisenbahnen.

Das besondere Beschleunigungs- und Bremsvermögen des Transrapid macht es möglich, seine Geschwindigkeit den jeweiligen Erfordernissen (zum Beispiel in Städten und Ballungsräumen) ohne Reisezeitverluste flexibel anzupassen.



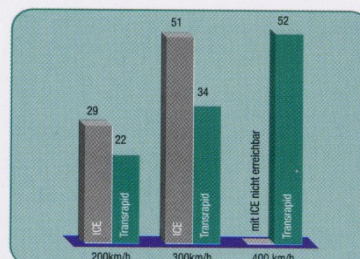
Vorbeifahrpegel in 25 Meter Abstand dB(A)

Die magnetische Feldwirkung des Transrapid ist äußerst gering und etwa mit dem natürlichen Magnetfeld der Erde vergleichbar. Sie liegt damit weit unter der gebräuchlicher Haushaltsgeräte. Ein Toaster, TV-Gerät oder ein Elektroherd sind von weitaus stärkeren Magnetfeldern umgeben als sie im Fahrgastraum des Transrapid auftreten. Außerhalb des Fahrzeugs entlang der Strecke sind die Magnetfelder noch erheblich geringer. Negative Einflüsse sind dadurch ausgeschlossen.



Magnetfeldstärke verschiedener „Elektrogeräte“ in µTesla

Bei gleichem Energieeinsatz erbringt der Transrapid eine um etwa ein Drittel höhere Leistung. Im Vergleich zum Straßen- und Luftverkehr ist der Energieverbrauch des Transrapid bei gleicher Beförderungsleistung sogar um den Faktor drei bzw. fünf günstiger.



Spezifischer Energiebedarf in Wattstunden (Wh) pro Sitzplatzkilometer

### Vorteile:

- Aktiv geregeltes Schnellbahnverkehrssystem
- Vollautomatischer, fahrerloser, ferngesteuerter Betrieb
- Kein mechanischer Verschleiß (das Fahrzeug berührt seinen Fahrweg nicht)
- Seitenwindunempfindlich (400 km/h noch bei Windstärke 10)
- Höchster Verkehrssicherheitsstandard
- Hohe Umweltverträglichkeit
- Geringer Energiebedarf (getriebeloser Antrieb im Fahrweg)
- Geringer Landschaftsverbrauch bei aufgeständertem Fahrweg



- Kreuzungsfreier Hochgeschwindigkeitsverkehr/beste Trassierungsmöglichkeiten
- Hohe Reisegeschwindigkeit (300 – 500 km/h)
- Hohe Transportleistung
- Kein Elektromog
- Geringe Geräuschemissionen
- Komfortables, erschütterungsfreies Reisen

### Ziel:

Umweltverträgliche und kostengünstige Erschließung des Transportsegments zwischen herkömmlichen Hochgeschwindigkeitseisenbahnen und Flugzeug sowie schnellstes Zubringersystem mit höchstem Sicherheitsstandard.

### Erprobung:

Die Magnetschnellbahn wird auf der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) auf ihre künftigen Einsatzbereiche vorbereitet. Die technische Einsatzreife des Systems wurde bereits 1991 nachgewiesen. Inzwischen wurden auf der TVE in Lathen fast 1,5 Mio. km Schwebelastung absolviert.



### Anwendung:

Die erste kommerzielle Anwendung im Linienbetrieb schwebt in Shanghai seit Januar 2004. Die sogenannte „Jungfernfahrt des Transrapid“ fand am 31. Dezember 2002 in Shanghai statt. National wie international bestehen vielfältige Anwendungsmöglichkeiten sowohl im schnellen Langstreckenverkehr als auch im Kurzstrecken- und Zubringerbetrieb (z.B. schnelle Flughafenverbindung in Shanghai); schwebende, leise Schnellverbindungen zwischen Ballungszentren; diverse Anwendungsuntersuchungen in USA, Großbritannien, Arabien, Südamerika, Australien u.a.).



### Besucherzentrum Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE)

Hermann-Kemper-Str. 23  
49762 Lathen  
Tel.: 05933 6291  
Fax: 05933 6292



AUTOMOTIVE



INFOKOM



VERKEHR &  
UMWELT



LUFTFAHRT



RAUMFAHRT



VERTEIDIGUNG &  
SICHERHEIT

IABG  
Einsteinstraße 20  
85521 Ottobrunn  
Telefon +49 89 6088-2030  
Fax +49 89 6088-4000  
info@iabg.de  
www.iabg.de



Bahnbetriebsunfälle



## Ursache: Radreifenbruch

Die Entgleisung in Eschede: die Katastrophe des ICE



Ein System bei dem schmale Spurkränze nur eine starre Seitenführung ergeben, hohe Drücke von 7-8 t/cm<sup>2</sup> Rad und Schiene beanspruchen, Strom mit Schleifern übernommen wird, kann einer berührungsfreien, flexibel seitengesteuerten, mit 1/1000 der Belastung von Rad/Schiene agierenden Verkehrstechnik, trotz aller technischen Tricks immer nur unterlegen sein.



BAHN-EXTRA 6/2003 DEZ./JAN.

## Transrapid und M-Bahn

### Erst ein Brand, dann Havarie: Ähnliche Wegmarken zweier von Rückschlägen gezeichneten Magnetbahnentwicklungen

Vor 20 Jahren ereignete sich ein Unfall, der zusammen mit weiteren unglücklichen Umständen einem neuen Verkehrssystem dessen Zukunftsperspektive raubte. Am 19.12.1988 befand sich die M-Bahn auf einer Pilotstrecke in Berlin zwischen Kemperplatz und Gleisdreieck im Versuchsbetrieb. Kurz vor dessen Abschluß sollten noch einmal Lärmmessungen unter extremen Geschwindigkeiten erfolgen. Hierbei mußte die automatische Steuerung ausnahmsweise ausgeschaltet und die Fahrzeuge durch Bedienhandlungen gesteuert werden. Vor der Einfahrt in den Bahnhof Kemperplatz wurde der Bremsvorgang zu spät eingeleitet. Der Zug kam nicht rechtzeitig zum Stehen und durchbrach eine verglaste Außenwand.



*M-Bahn bei der Einfahrt in den Bahnhof Gleisdreieck im Sommer 1989.*

*Foto: Jurziczek*

Im Gegensatz zum Transrapid, bei dem der Aufprall am 22.09.2006 auf ein Wartungsfahrzeug wesentlich tragischere Ausmaße annahm, hatte die Havarie damals einen relativ glimpflichen Ausgang ohne Verletzte. Dennoch gab es auch hier Verzögerungen bei der Planung zugrundeliegenden kommerziellen Anwendungsprojekts; es handelte sich in diesem Fall um die Freigabe des Fahrbetriebs mit Fahrgästen. Dieser fand dann erst vom 28.08.1989 an und nur bis zum 31.07.1991 statt. Aufgrund einer Vertragsklausel von 1982 mußte die M-Bahn wieder abgebaut werden, wenn der aus damaliger Sicht unwahrscheinliche Fall einer deutschen Wiedervereinigung eintritt. Dann sollte der Betrieb der unter ihr verlaufenden U-Bahn-Linie U 2 wieder ermöglicht werden. Sie sollte dann als Transportsystem innerhalb des Frankfurter Flughafens eingesetzt werden. Doch aufgrund der zeitlich zu kurzen Betriebserfahrung entschied man sich für betriebsbewährte Technik. Auch im Ausland konnte sie von deutscher Seite deshalb nicht mehr vermarktet werden. Die Patente wurden nach Japan verkauft, und die M-Bahn in Kobe eingeführt. Dort fiel sie dem Erdbeben 1995 zum Opfer. Seitdem sind keine neueren Entwicklungen über sie bekannt. 2001 wurde dort eine 7,9 km lange U-Bahn-Linie in Betrieb genommen (Kaigan Line), welche zwar einen Linearmotor als Antriebssystem verwendet, sich aber sonst von der M-Bahn technisch unterscheidet<sup>1</sup>.

Die M-Bahn war ein spurgeführtes Verkehrssystem mit Langstator wie beim Transrapid, aber konzipiert für den Nahverkehr mit Geschwindigkeiten bis 80 km/h. Anders als beim Transrapid basierte ihr Trag- und Führungssystem nicht komplett auf elektromagnetischen Kräften, sondern nur die Antriebskomponente. Die M-Bahn wurde durch kleine Räder seitlich geführt bzw. zu 15% getragen. Den Rest der Tragleistung erbrachten Dauermagnete. Da sie, wie der Transrapid keinen Motor mitführen mußte, erwies sie sich als besonders energiesparend. Sie verbrauchte 20% weniger Energie als herkömmliche U-Bahnen. Auch war sie deutlich leiser, u.a. weil es quietschende Bremsen nicht gab.

<sup>1</sup> M. Tajiri, M. Yoshida (Kobe Municipal Transportation Bureau, Japan) Linear Motor Driven Car of the Kaigan Line, Kobe Municipal Subway, The 15th International Conference on Magnetically Levitated Systems and Linear Drives (MAGLEV '98), p. 152

Trotz ihrer hervorragenden ökologischen Eigenschaften wurde sie ebenso wie der Transrapid von Anfang der Planungen an von der Umweltschutzorganisation BUND vehement bekämpft. Eine ausführliche Abhandlung zur M-Bahn ist auf den [Berliner Verkehrsseiten](#) ([1]) zu finden. 20 Monate vor dem Unfall, am 18.04.1987, brannte die M-Bahn. Der Brand entstand jedoch nicht, wie beim Transrapid am 11.08.2006 aufgrund einer defekten Batterie, sondern aufgrund eines Brandanschlags, der das Resultat der gezielten negativen Stimmungsmache gegen diese neue Technologie war. Ein zweiter Brandanschlag wurde am 2.10.1987 versucht, er konnte aber rechtzeitig verhindert werden.



*Ausgebrannte M-Bahn-Sektion / evakuierter Transrapid  
(Analog-Standbild: ARD-Tagesschau, Foto: [People's Daily Online](#) [2])*

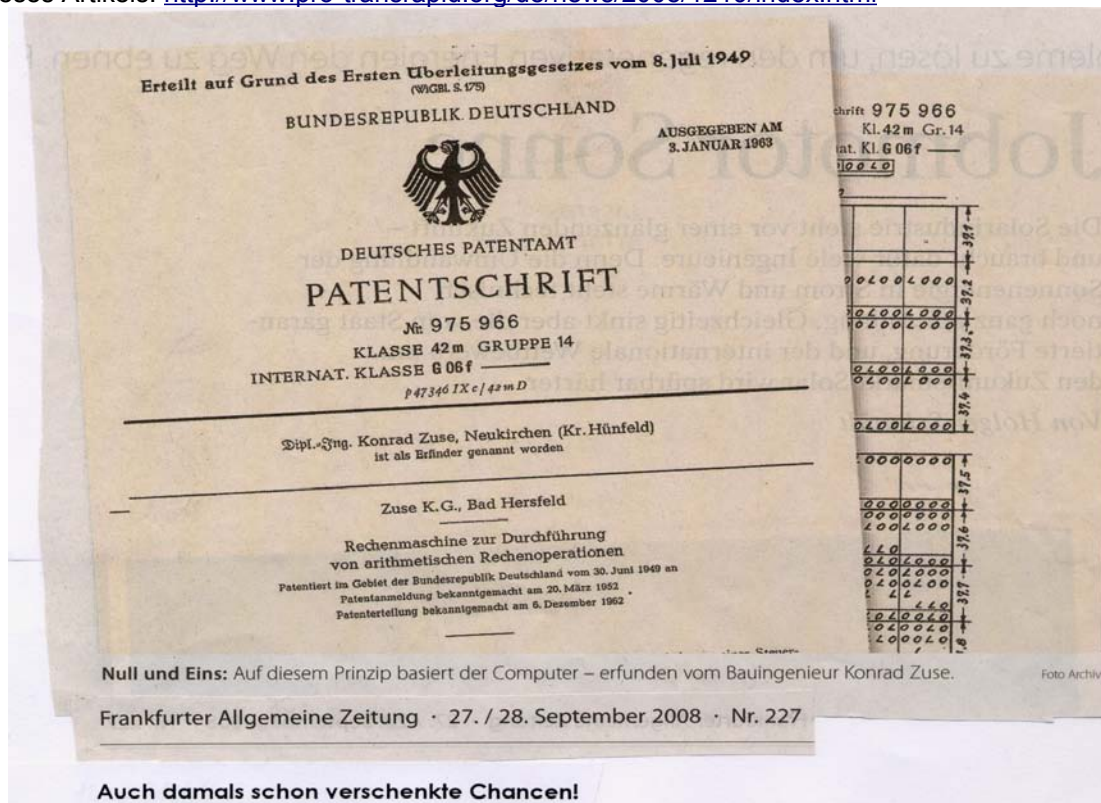
Transrapid und M-Bahn haben ähnliche Wegmarken in ihrer Entwicklung zurückgelegt. Die GFM-eV setzt sich dafür ein, daß der Magnetschnellbahn letztendlich das gleiche Schicksal erspart bleibt wie der M-Bahn.  
Michael Dittmer  
© GFM-eV 19.12.2008

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://www.berliner-verkehrsseiten.de/m-bahn/>

[2] [http://english.people.com.cn/200608/12/eng20060812\\_292505.html](http://english.people.com.cn/200608/12/eng20060812_292505.html)

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2008/1219/index.html>



# Vor 20 Jahren: Vorentscheidung für Transrapidstrecke Hamburg-Hannover

## Erstmals Besucherbetrieb auf der Transrapid Versuchsanlage in Lathen

Vor 20 Jahren, am 21. Juni 1988, fiel eine Vorentscheidung für eine erste Transrapidstrecke in Deutschland. Die Arbeitsgruppe der schwarz-gelben Regierungskoalition einigte sich auf die Verbindung Hamburg-Hannover mit einem Realisierungshorizont bis 1996. Die Strecke sollte von Privatunternehmen mit Beteiligung von Bundesbahn und Lufthansa AG getragen werden. Die Arbeitsgruppe beriet rund ein Jahr lang über 69 möglichen Strecken, darunter auch Augsburg-München und Düsseldorf-Frankfurt. Letztere wurde zwar als am wirtschaftlichsten genannt, jedoch wollte die Bundesbahn dort den ICE einsetzen („[da kommt doch der ICE hin](#)“)<sup>2</sup>. Kritiker der Magnetschnellbahn äußerten die Ansicht, daß zwei Verkehrssysteme gefördert werden würden, die annähernd gleich schnell seien und die Magnetschnellbahn technisch noch nicht ausgereift wäre. Das Bundesforschungsministerium ließ jedoch diese Argumente nicht gelten. Bis zu dieser Zeit wurden etwa 1,2 Mrd. DM in die neue Technologie investiert. Die Betreiber für eine Transrapidstrecke rechneten mit der Einsatzreife des Verkehrssystems im Jahre 1989. Weltweit wurde mit einem weltweiten Auftragsvolumen für Magnetschnellbahnstrecken von 350 Mrd. DM gerechnet. In der ARD-Tagesschau erschien ein ausführlicher Bericht von Stephan Stieringer über den Transrapid mit Bildern vom Transrapid TR06 schwebend auf der Transrapid Versuchsanlage in Lathen.

Michael Dittmer  
© GFM-eV 2008

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] [http://schule.de/bics/son/verkehr/presse/2000\\_1/v3301\\_21.htm](http://schule.de/bics/son/verkehr/presse/2000_1/v3301_21.htm)



2 " ... ICE, das Lieblingsspielzeug vieler Politiker und Beamter" von Dieter Spethmann, VDI nachrichten 11.02.2000, S. 02

# Starkstrom statt Schießpulver

Die fortschreitende Entwicklung der „Railgun“-Waffen wird mit dem Artilleriewesen auch die Taktik auf den Schlachtfeldern revolutionieren

JUNGE FREIHEIT 25.APRIL 2008

Experten schwärmen vom „Transrapid der Waffentechnik“: Mit einer revolutionären Entwicklung wollen die USA die Feuerkraft ihrer Waffensysteme verzehnfachen. Es geht um die „Railgun“, eine elektromagnetische Schienenkanone, die spektakuläre Eigenschaften haben soll.

Unsere Feuerwaffen funktionieren seit dem Mittelalter im Prinzip nach derselben Weise: Eine Menge Schießpulver explodiert und jagt durch die schnelle Ausdehnung der Gase die Kugel aus dem Lauf. Im Zeitalter der Raketentechnik kamen dann Flüssigkeits- und Festtreibstoffe dazu. Die Nachteile dieser betagten Technologie sind ebenfalls seit langem bekannt: Handhabung, Lagerung und Transport sind empfindlich, die Explosivgeschosse können unerwünscht losgehen, und die Treibsätze machen die Geschosse groß und teuer. Der Verschleiß vieler beweglicher Teile ist hoch.

Der Wunsch der Militärs: Am besten man bräuchte überhaupt keine Treibsätze mehr. Das könnten Elektromagneten leisten. Das Konzept der Railgun sieht grob so aus: Im Geschosslauf befinden sich zwei Strom leitende Metallplatten, zwischen denen das Projektil gleitet. Um

ges die Überlegenheit der Flugzeugträger beenden und eine Renaissance der klassischen Schlachtschiffe einläuten könnten. Eine Wiedergeburt für „Tirpitz“ und „Bismarck“ im Seekrieg also. Mit einer Reichweite von über 350 Kilometern sollen die Elektro-Schiffskanonen aber um ein vielfaches weiter schießen können als die heutige Schiffartillerie – ein strategischer Vorteil bei Gefecht auf See und bei der Unterstützung entfernter Bodentruppen.

Admiral Gary Roughead gab zu, daß die US-Marine noch weit davon entfernt sei, die Railgun auf Schiffen einsetzen zu können. Aber man dürfe „niemals die nächste große Sache aus den Augen verlieren“. Railguns werden wohl frühestens auf der nächsten Kriegsschiff-Generation der USA, etwa für die 2020 bis 2025 geplanten Kreuzer und Zerstörer zum Einsatz kommen.

Bis dahin sind allerdings noch einige technische Hürden zu überwinden. Das größte Problem bei der Konstruktion liegt in dem notwendigen Energiespeicher. Verwendet werden hierfür starke Kondensatoren, die das Gewicht des Waffensystems enorm erhöhen und so den Transport erschweren. So ist es noch nicht gelungen, ein zuverlässi-

es abzufeuern, wird an die Metallschienen ein kurzer Hochspannungsimpuls angelegt. Ein elektrisch leitender Treiber hinter dem Projektil schließt den Stromkreis. Der Starkstrompuls erzeugt ein enormes Magnetfeld, das den Treiber den Lauf entlang rasen läßt und das Projektil in Sekundenbruchteilen aus der Mündung schleudert. Dabei werden Austrittsgeschwindigkeiten von mehreren Kilometern pro Sekunde erreicht – deutlich schneller als alles, was sich mit Schießpulver und expandierendem Gas erzielen läßt.

Die US-Marine hat jetzt einen Test erfolgreich abgeschlossen. Im Naval Surface Warfare Center im US-Staat Virginia wurde ein Aluminiumgeschos (drei Kilo schwer) auf die immense Geschwindigkeit von 2.500 Metern pro Sekunde gebracht – auf einer Strecke von weniger als dreißig Metern. Das entspricht der siebenfachen Schallgeschwindigkeit.

Ein Geschos, das mit diesem atemberaubenden Tempo das Rohr verläßt, würde vier Minuten lang die Erdatmosphäre verlassen und mit Mach 5 zur Erde zurückrasen – und jede Panzerung durchschlagen. Damit wäre es nicht nur viel schneller am Ziel als ein Marsch-

ges und haltbares Exemplar für den militärischen Einsatz zu bauen. Zum Leidwesen der Ingenieure werden die Laborkanonen nach wenigen Schüssen unbrauchbar, weil Schienen und Projektiltreiber stark erhitzt werden. Schließlich sind Ströme von einigen Millionen Ampere nötig, um auf ein paar Metern Beschleunigungsstrecke relevante Geschosgeschwindigkeiten zu erreichen. Das wurde auch auf einem Symposium in Potsdam beklagt, wo sich vor zwei Jahren 200 Fachleute trafen, um den aktuellen Stand der Railgun-Technologie zu diskutieren.

Schon seit Beginn des 20. Jahrhunderts wurden Versuche unternommen, leistungsfähige Railguns zu entwerfen. Auch Versuche deutscher Wissenschaftler im Zweiten Weltkrieg verliefen erfolglos. (Das überdimensionale Schiennengeschütz „Dora“ darf nicht mit diesem System verwechselt werden.)

Außerordentlich erfolgreich funktionieren die Railguns in Computerspielen und Filmen („Eraser“ mit Arnold Schwarzenegger, 1996). Deren Darstellung (mit Röntgenzielgeräten und großen Detonationen) entspricht allerdings nicht den realen Gegebenheiten.

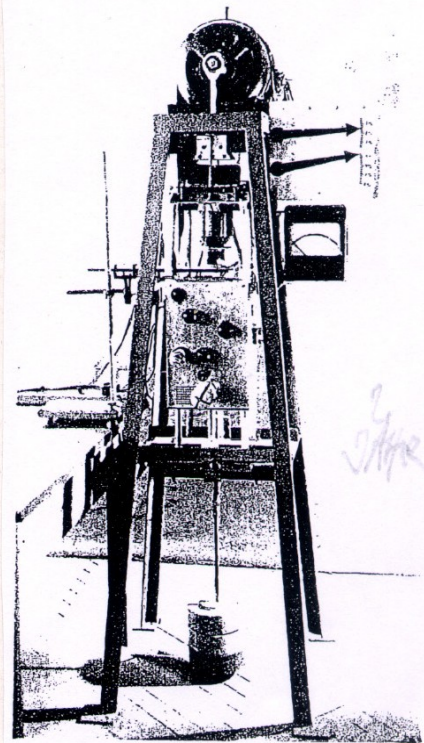
MICHAEL MANNS

flugkörper. Es soll auch ebenso präzise sein, denn anders als eine herkömmliche Artilleriegranate plant die U.S. Navy im Flug steuerbare Geschosse, die per Satellitennavigation ihr Ziel finden.

Abgesehen vom fehlenden Treibsatz wären auch die Railgun-Projektile für sich genommen leichter als herkömmliche Artilleriegranaten: Durch ihre enorme Geschwindigkeit besitzen sie eine ungeheure kinetische Energie. Ein schnelles, leichtes Geschos kann so mehr Schaden anrichten als ein schweres und langsames. Außerdem wären kompakte Railgun-Projektile weit schwieriger per Radar ausfindig zu machen als Raketen. Und dann wären da noch die geringen Kosten: Eine Railgun verspricht „die Reichweite einer Rakete zum Preis einer Kugel“, so die Manager des Railgun-Programms der Navy.

## Noch weit von einem Einsatz auf Schiffen entfernt

Weiterer Vorteil: Die Railgun-Geschosse fliegen so schnell, daß sie sogar als Abwehrmaßnahme gegen anfliegende Flugzeuge und Raketen im Gespräch sind. Experten glauben deshalb auch, daß funktionierende Railguns eines Ta-



~1932

Kl. Schwebeprüfstand

## Zukunftsaspekte europäischer Mobilität

Nach der Entscheidung der Bundesregierung, die Planung für die Transrapid-Strecke zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und dem Münchner Flughafen nicht mehr weiter zu verfolgen, sehen nicht wenige Deutsche das Ende der Transrapid-Technologie im Land deren Erfindung gekommen.

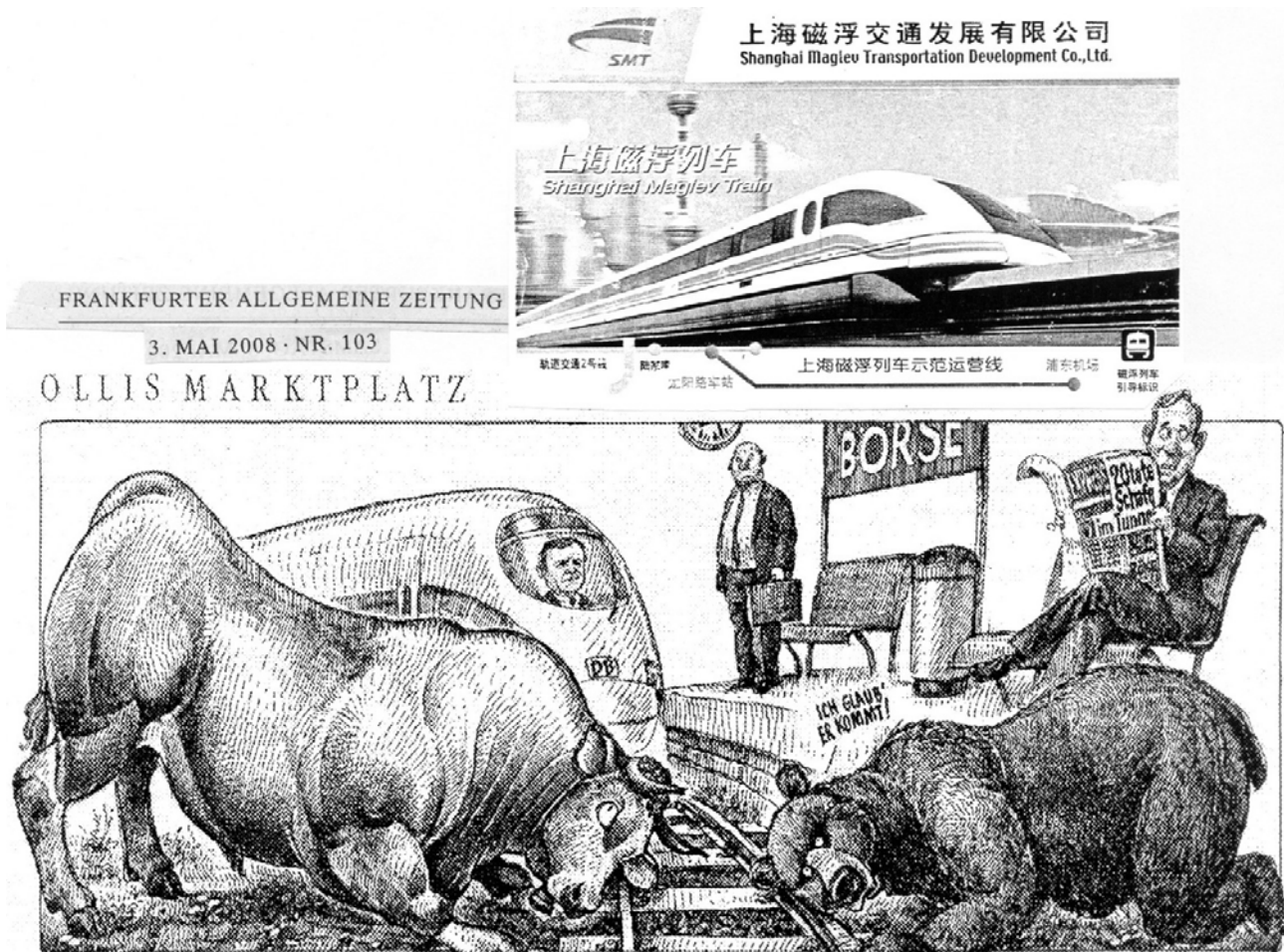
Umso bemerkenswürdiger ist es, daß ungeachtet dieser Ereignisse vier Monate später ein Buch mit dem Titel „Zukunftsaspekte europäischer Mobilität“ erschienen ist, welches sich mit der Zukunft des konventionellen Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitsverkehrs sowie der Magnetschnellbahn auseinandersetzt. Das Buch stammt von Johannes Klühspies, Jahrgang 1962, einem promovierten Geographen, der derzeit das Kompetenzzentrum Mobilität am ITW der Hochschule Luzern leitet.

Der Autor widmet sich in seinem Buch im Rahmen einer Studie der Kernfrage, ob Magnetschnellbahnsysteme für Europa im 21. Jahrhunderts tauglich und sinnvoll seien. Der Autor möchte einen wissenschaftlichen Beitrag leisten, die Diskussion „Magnetbahn oder Eisenbahn“, welche in den letzten Jahren zunehmend emotionaler geführt wurde, auf eine sachliche Grundlage zu stellen. Hierfür wählte er einen ganzheitlichen, interdisziplinären Ansatz, welcher die Gesamtheit der betriebs- und volkswirtschaftlichen sowie verkehrs- und industriepolitischen Dimensionen berücksichtigt. Denn bisher wurde beschränkt seiner Ansicht nach die Betrachtungen zum Hochgeschwindigkeitsverkehr auf isolierte funktionale Aspekte. Das Fehlen gesellschaftlicher, infrastruktureller, raumplanerischer und betriebstechnischer Aspekte hatte in der Vergangenheit das Aufkommen von Emotionen begünstigt.

Das Buch bringt interessante neue Ansätze bei der vergleichenden Bewertung von Rad-Schiene und Magnetschnellbahn-Systemen. Der Autor dieses Artikels nutzt es intensiv für seine Argumentationen.

Michael Dittmer  
© GFM-eV 2008

J. Klühspies, Zukunftsaspekte europäischer Mobilität, Köln 2008, ISBN 9-783940-685001



## GFM-eV auf den 6. Automatisierungstagen in Emden

Am 06./07.02.2008 fanden an der Fachhochschule in Emden nach 1995, 1998, 2000, 2003 und 2005 zum sechsten Mal die Automatisierungstage mit 41 Fachvorträgen statt. Die von der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven in Emden sowie dem Institut für Innovationstransfer [ITI] Emden und dem Institut für Informatik, Automatisierungstechnik und Robotik [I<sup>2</sup>AR] organisierte Veranstaltung dient einem wichtigen fachlichen Austausch zwischen den etwa 400 Teilnehmern und 40 Ausstellern. Erstmals war die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. [GFM-eV] auf der Veranstaltung auf Initiative ihres Kassenwarts Horst Wieting aus Stadland, der rege Kontakte zur Fachhochschule pflegt, vertreten.



*Nicht nur untereinander in fachlichem Austausch:  
Michael Dittmer, Friedrich Wilhelm Merck, Dr. Wulf Rumpel und Ernst Haensgen*

Zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit ist ein fachliches Schritthalten der Unternehmen von herausragender Bedeutung. Dies gilt insbesondere im Bereich der Automatisierungstechnik. Die Organisatoren der Veranstaltung möchten eine Plattform bilden, sich zu informieren und weiterzubilden. Dabei geht es darum, die Lehrinhalte der Fachhochschule auf neusten Stand zu halten und praxisorientiert zu gestalten sowie den Studierenden Kontakte mit möglichen Arbeitgebern zu bieten.

Ein wichtiges Anliegen der GFM-eV war es, mit beiden in Kontakt zu treten und für einen europaweiten Einsatz der Magnetschwebetechnologie zu werben, die ihren Ursprung etwa 130 km weiter südlich in Nortrup bei Osnabrück hat und dort in den zwanziger und dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts von dem Ingenieur Hermann Kemper erfunden und entworfen wurde. Die Studierenden werden die zukünftigen Ingenieure sein – etwa 48.000 fehlen derzeit in Deutschland. Sie brauchen eine Perspektive in einem wettbewerbsfähigen Europa. Ein wichtiger Baustein hierzu ist die Anwendung und Weiterentwicklung der Magnetschwebetechnologie. Die CDs mit der Konzeption eines durchfinanzierten EoroRapid-Netzes waren schnell vergriffen. Interessenten konnten sich in eine Liste eintragen, um das Material zugeschickt zu bekommen.

Gleichzeitig hatte die GFM-eV Gelegenheit, mit möglichen Partnern in Verbindung zu treten, sich mit den Beiträgen der Aussteller vertraut zu machen und eine künftige Zusammenarbeit bei Bau und Entwicklung einer europäischen Magnetschnellbahn-Infrastruktur vorzubereiten.

© GFM-eV 2008

*Hierbei entstand unser Image-Film „GFM-eV auf Info-Tour“.*

**Von:** Zentrale Fagama [zentrale@fagama.de]

**Gesendet:** Donnerstag, 13. März 2008 10:25

**An:** kontakt@ameliefried.de

**Betreff:** Ihr Votum zum Transrapid im Stammtisch Bayern am 09.03.2008

**Sehr geehrte Frau Fried,**

**FaG-ema Verkehrs-u.System  
technik GmbH & Co.KG**

Fehrbelliner Straße 29

13585 Berlin-Spandau

Tel.:(0049)030/375 99 72-0

Fax:(0049)030/375 99 72-17

e-Mail:zentrale@fagama.de

<http://www.fagama.de>

HRA 30566 Amtsgericht Charlottenb

Am Sonntag, den 09.03.2008 habe ich den Stammtisch Bayern gesehen, bei dem Sie zu Gast waren.

Sie erwähnten dort, daß Sie den Transrapid in München ablehnen, da Sie als Mutter lieber Kindergärten sähen als eine Magnetschnellbahn.

Nun will ich mich Ihnen jedoch erst einmal vorstellen:

Mein Name ist Sigrid Albrecht, geb. am 01.02.1937 in Schlawe/Pommern. Nach der Flucht im Jahre 1945 wohnte ich mit meinen Eltern und Geschwistern bis 1958 in Hamburg.. Dort lernte ich meinen Mann kennen. Da er bei der Bundeswehr Dienst tat und nach Osnabrück versetzt wurde, folgte ich ihm im September 1958, wo wir dann im November des gleichen Jahres heirateten. Unsere 3 Kinder sind auch dort geboren.

Mein Mann hat zum Abschluß seiner Dienstzeit seinen Meister im Elektromaschinenbauer-Handwerk gemacht. 1967 endete seine 12-jährige Dienstzeit und wir zogen 1958 nach Berlin (mein Mann ist Berliner), wo wir uns 1971 mit einem Reparaturbetrieb für elektrische Maschinen selbständig machten. Nach der Wende haben wir dann im Umland gebaut und sind "Wossis" geworden.

Warum stelle ich mich Ihnen so ausführlich vor?

Der Beruf Elektromaschinenbau ist eng verbunden mit der Technik des Transrapid, da dessen Hauptelement der Linearmotor ist, was mir aus meiner Mitarbeit in unserem Betrieb täglich plausibel vor Augen geführt wurde..

Leider wurden die Planungen für ein Magnetschnellbahn-Projekt Hamburg - Berlin u.a. wegen politischer., ideologischer und anderer Vorbehalte unter Hintanstellung der ökonomischen und ökologischen Vorteile am 05.02.2000 zu den Akten gelegt. Die sich nun abzeichnende Alternative Flughafen München - Hauptbahnhof München ist als letzte Chance zu bewerten die Magnetschwebetechnologie als wirtschaftspolitisches und industriepolitisches technologisches Leuchtturmprojekt im Lande zu halten. Die Finanzierung kann als gesichert angesehen werden und geht in München nicht zu Lasten des Bayerischen Staatshaushaltes, da es aus Privatisierungserlösen stammt und daher haushaltsneutral ist; d. h.: andere Infrastrukturvorhaben werden damit nicht behindert.

Ich stimme Ihnen zu, wenn Sie als Mutter sagen: Kindergärten sind mir wichtiger als ein Transrapid.. Da ich selbst Mutter dreier Kinder und Großmutter zweier Enkel bin ich wie Sie der Auffassung, daß Kinder unser wertvollstes Gut sind und nur mit Ihnen Zukunft Zukunft nennen dürfen. Hierzu gehört aber auch, daß wir die Voraussetzung dafür schaffen und dafür zu sorgen, daß der technologische Fortschritt nicht gebremst oder gar verhindert wird und ein Hineinwachsen in ein zukunftsorientiertes Wachstum als Perspektive für sie erhalten bleibt. Der Transrapid ist einer dieser Wachstumsmotoren.

Abgesehen von den Erstellungskosten sollte in jeder Diskussion das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) in der öffentlichen Betrachtung liegen. Gutachten belegen,daß im MSB-Projekt München das NKV bei 2,5 liegt, d. h. jeder investierte Euro schafft das Zweieinhalbfache an Volksvermögen. Aus diesem wachsenden Volksvermögen lassen sich dann u.a. viele Kindergärten realisieren. Wie in jedem anderen Geschäft üblich, lassen sich Gewinne nur auf Grund vorangegangener Investitionen realisieren.

Es werden in diesem Projekt etwa 5.500 Arbeitsplätze benötigt, die

- a) mit ihren Steuern den Staatshaushalt stärken
- b) bei den Sozialversicherungsträgern Geld in die Kasse spülen und
- c) der Bundesagentur für Arbeit eine spürbare Entlastung bringt, deren Größe abhängig ist von der , von der Anzahl der Eingliederung Erwerbloser in das sozialversicherungspflichtige Erwerbsleben.

Diese Rückflüsse erfolgen vom ersten Spatenstich.

Die Exportchancen durch die Realisierung des MSB-Projektes München erwähne ich hier nur am Rande.

Noch einmal für Sie zum besseren Verständnis:

Die von zahlreichen Kommunalpolitikern zur Diskussion gestellte Express-S-Bahn geht voll zu Lasten anderer Verkehrsprojekte und möglicher weiterer Infrastrukturvorhaben, wozu ich im weitesten Sinne auch Kindergärten zähle und würde im Bayerischen Staatshaushalt wie folgt zu Buche schlagen:

- a) Baukosten ca. 1,25 Mrd. Euro
- b) Bestellerentgelte 300 Mio. Euro jährlich
- c) Weitere Defizite beim Land Bayern, entgegen der Magnetschnellbahn , deren Risiko beim Betreiber der Deutsche Bahn AG liegt.

Außerdem sollten Sie die ökologischen Vorteile in Betracht ziehen, die da sind: Minimierung des Energie-Verbrauchs, Reduzierung des CO-2 Ausstoßes, geringste Geräuschentwicklung, geringste magnetische Strahlungsmengen ( hier zum Vergleich: natürliche Strahlung 50 mikro-Tesla, Transrapid 100 mikro-Tesla, Haartrockner, E.-Herd 1000 mikro-Tesla) und der geringere Flächenbedarf gegenüber Rad-Schiene-Fahrzeugen.

Bayern und Deutschland sind die Gewinner bei der Realisierung des Transrapid.

In diesem Sinne grüße ich Sie und ich hoffe, Ihre wenig zustimmende Haltung zum Transrapid erhellend revidiert zu haben. Über eine Antwort würde ich mich sehr freuen.

Sigrid Albrecht  
Bergstraße 12 b  
16766 Kremmen

27. März 2008, 15:49 Uhr  
Von Nikolaus Doll und Jan Hildebrand

Projekt-Aus

## Woran der Bau des Transrapid's gescheitert ist

Tunnel, Schallschutz, Rohstoffe: Die Kosten für die Transrapid-Strecke zum Münchener Flughafen kalkulieren die beteiligten Firmen viel höher als anfangs geplant. Deswegen geben der Bund und Bayern das Projekt auf. Jetzt sieht sich insbesondere der Baukonzern Hochtief Vorwürfen ausgesetzt.



Foto: Reuters

Der Transrapid wird noch poliert - dabei ist der Zug für ihn in Deutschland abgefahren.

Umfrage

### Braucht Deutschland den Münchener Transrapid?

- 59 % Ja, das ist ein Vorzeigeeobjekt der deutschen Wirtschaft
- 38 % Der Transrapid zum Münchener Flughafen ist unnötig und teuer
- 3 % Ist mir egal

Aktuell: 1273 Stimmen

Noch einmal wollten sich die Transrapid-Fans richtig ins Zeug legen. Mit einer groß angelegten Werbekampagne in Münchner Kinos sollten die widerspenstigen Stadtbewohner für die Schwebebahn begeistert werden. Die Lobbygruppe „Bayern pro Rapid“ schickte eine Einladung an die Presse zu einer Premierenvorstellung. Was die PR-Strategen nicht wussten: Zu diesem Zeitpunkt war die Münchner Transrapid-Strecke bereits tot.

Beerdigt wurde der Hightech-Zug nicht etwa von den Gegnern und deren juristischem Kreuzzug. Es war die Industrie. Seit Tage kursierten bei den beteiligten Unternehmen Gerüchte, die Strecke in München könnte deutlich teurer werden als die von der Politik geforderten 1,85 Milliarden Euro. Am 25. März abends trafen sich die Chefs von der Deutschen Bahn, Hochtief, Siemens und Thyssen-Krupp in der Düsseldorfer Zentrale des Stahlproduzenten zu einer Krisensitzung.

Dort breitete Hochtief, Konsortialführer des Projekts, die böse Nachricht schwarz auf weiß aus: Die Magnetbahn wird nicht nur teurer, die Kosten sprengen jeden Rahmen, sie würden sich auf rund 3,8 Milliarden Euro belaufen. „Wir waren völlig perplex“, gesteht ein Teilnehmer der Spitzenrunde.

### Ein Krisengipfel endet mit dem Tod des Transrapid-Projekts

Angesichts dieser Dimensionen war den Beteiligten klar, dass der Münchner Transrapid nicht mehr zu retten ist. Knappe 30 Stunden später folgte zwar noch ein Krisengipfel bei Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) in Berlin. Dort kamen der völlig überraschte bayerische Ministerpräsident Günter Beckstein (CSU) mit Kanzleramtsminister Thomas de Maizière (CDU) und den drei Konzernlenkern zusammen. Einen leisen Versuch der Industrie noch mal mehr Geld vom Staat zu fordern, schmetterten die Politiker sofort ab. Um elf Uhr verkündeten Beckstein, Tiefensee und Siemens-Chef Löscher das Aus für die Münchner Strecke.

„Ich habe angesichts einer Kostensteigerung von rund 1,5 Milliarden Euro nicht mehr ernsthaft versucht, die Kanzlerin in ihrem Urlaub umzustimmen“, sagte der Transrapid-Fan Beckstein. Dass es insgesamt am Ende teurer wird, war allen klar. Natürlich hätte die Staatsregierung noch mal draufgelegt. „Dennoch, bei 490 Millionen noch eine eins davor zuschreiben, das war unrealistisch“, sagt Beckstein. Die Verbindung zwischen Münchner Hauptbahnhof und Flughafen sei endgültig gescheitert, meinte Tiefensee. „Ich sehe auch in Zukunft keine Chance mehr für eine Strecke in Deutschland.“

Nach dem Fiasko beginnt nun die Suche nach dem Schuldigen. Auf den ersten Blick scheint dieser schnell gefunden: Die Baufirmen rund um Hochtief. „Das Konsortium, besonders die Bauindustrie, war schlicht nicht in der Lage, den Kostenrahmen einzuhalten. Das Finanzierungskonzept stand auf tönernen Füßen“, sagte Tiefensee.

Nach Informationen von WELT ONLINE benötigt allein die Bahn statt der ursprünglich veranschlagten 300 Millionen Euro nun das Doppelte. Siemens und ThyssenKrupp, die den Zug bauen, sind nahezu konstant bei einer Milliarde Euro geblieben. Den saftigsten Aufschlag errechnen die Baufirmen, die die Trasse errichten sollten: Sie veranschlagten 2,2 Milliarden Euro - statt ursprünglich 820 Millionen.

### **Vorwürfe gegen den Baukonzern Hochtief**

Von der Politik und dem Konsortium muss sich Hochtief deshalb Vorwürfe anhören. „Die Stimmung ist angespannt“, heißt es bei einem Unternehmen. Im Projekt stellen sich viele die Frage, wie sich die Baukosten in kurzer Zeit fast verdreifachen können. Denn noch am 24. September 2007 hatten alle mit 1,85 Milliarden Euro kalkuliert.

Da trafen sich die Industriebosse mit dem damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Edmund Stoiber. Drei Stunden lang verhandelten sie, wie der Transrapid zu finanzieren sei. Der Bund hatte seine Zusage bereits auf 925 Millionen Euro aufgestockt, Bayern erklärte sich bereit, 490 Millionen zu zahlen.

Schließlich versprachen auch Siemens und ThyssenKrupp je 25 Millionen Euro. Zusammen mit dem Geld von Bahn und Flughafen stand das Finanzierungskonzept. Stoiber ließ damals Champagner ausschenken. Doch schon bei der Pressekonferenz am nächsten Tag kamen vielen Zweifel. Ein Hochtief-Vertreter betonte schon damals, dass man die Kalkulation noch mal genau durchrechnen müsse.

Der damalige bayerische Verkehrsminister Erwin Huber (CSU) erklärte etwas vage, die Konzerne „halten es für möglich, die 1,85 Milliarden einzuhalten“. Sicher war die Zahl aber nie. „Die Sektorkorken haben damals zu früh geknallt“, räumt Tiefensee nun ein.

### **Baukonzern: "Mit spitzer Feder kalkuliert"**

Darauf legt nun vor allem Hochtief Wert. „Es ist richtig, dass der Bauteil deutlich teurer geworden ist“, sagt Bernd Pütter, Sprecher des Konzerns. Grund seien Änderungen beim Streckenverlauf. Denn die 1,85 Milliarden Euro beruhten auf einem Gutachten aus dem Jahr 2004.

In der Zwischenzeit stiegen aber nicht nur die Preise für Stahl und Beton. Im November 2007 habe man von der Bahn ein Gutachten mit den Streckenanforderungen bekommen. Anders als 2004 waren nun mehr Tunnel und Schallschutzwände vorgesehen. „Den Waggons ist es egal, ob sie durch einen Tunnel fahren oder nicht. Bei uns macht das viel aus“, sagt Pütter. „Es ist keinesfalls so, dass die Bauindustrie irgendwas kaputtgerechnet hat. Wir haben mit spitzer Feder kalkuliert.“

Doch es half nichts. Auch wenn alle Beteiligten aus Industrie und Politik krampfhaft versuchten, die Münchner Strecke irgendwie zu realisieren – am Ende ist mal wieder ein Transrapid-Projekt am Geld gescheitert.

### **Die Transrapid-Geschichte – ein Finanz-Fiasko**

Das Finanzierungsproblem zieht sich durch die Transrapid-Historie, seit Hermann Kemper, der Erfinder der Technologie, im Sommer 1934 sein Patent anmeldete. Geplant wurde der Superzug für Deutschland oft. 1989 wollte die Bundesregierung etwa die Flughäfen Köln-Bonn und Düsseldorf mit dem Transrapid verbinden. Auch eine Strecke zwischen Deutschland und den Niederlanden war im Gespräch. Am weitesten gediehen war die Verbindung zwischen Hamburg und Berlin. Hier gab es sogar bereits einen Planfeststellungsbeschluss. Doch im Jahr 2000 begrub die Bundesregierung, Deutsche Bahn und das Industriekonsortium auch diesen Plan. Grund: Zweifel an der Wirtschaftlichkeit.

Die knapp 40 Kilometer lange Münchner Strecke war die letzte deutsche Hoffnung der Transrapid-Hersteller. Sie sollte als Referenzprojekt dienen und die Exportchancen der Magnettechnik erhöhen. Ministerpräsident Beckstein sprach deshalb nach dem Aus von einem „schlechten Tag für den Technologiestandort Deutschland“.

Bisher erfreut sich der Transrapid auch im Ausland nur geringer Nachfrage. Einzig in Shanghai schwebt der Zug. Zwar hatten sich auch andere Länder wie die Großbritannien, Niederlande oder die USA für die Technik interessiert. Aber über bloße Planspiele reichte es nie hinaus. Man bleibe auf Kundensuche im Ausland, vor allem in China erhoffte man sich nach Shanghai Folgeaufträge, sagte Siemens-Chef Löscher schon fast trotzig. „Wir sind derzeit mit mehreren Interessenten im Gespräch über Machbarkeitsstudien.“

Ein Stellenabbau soll deshalb vorerst nicht drohen. „Mit dem Transrapid wären fast 1000 Arbeitsplätze in Deutschland geschaffen worden“, sagte jedoch Thomas Schlenz, Chef des Konzernbetriebsrats und Aufsichtsratsmitglied von ThyssenKrupp WELT ONLINE. Diese Arbeitsplätze wären aber erst in Zukunft entstanden. Bei Siemens arbeiten bisher etwa 200 Ingenieure am Münchner Projekt. Diese würden nun „mit Kuschhand“ von anderen Projektleitern eingespannt, hieß es im Konzern.

Mitarbeit: Marco Dalan, Jörg Eigendorf, Frank Seidlitz

DIPL.-ING. FRIEDRUN A. RUMPEL  
BERLIN GRÜNTALERSTRASSE 7  
DR.-ING. WULF H. RUMPEL  
TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Tostedt, 28. März 2008

Frankfurter Allgemeine Zeitung  
60 267 Frankfurt / Main

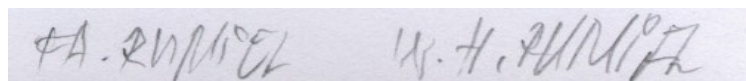
Magnetschwebbahn in München, Ihr Bericht vom Freitag, 27. März 2008

Sehr geehrte Herren und Damen,

Überraschungen in Inhalt und Form konnte Ihr o.g. Bericht sicher nicht auslösen, bringen Sie doch Informationen zum Verkehrssystem der Zukunft nur, wenn ein Finanzierungskonzept scheitert, so wie jetzt in München und Sie das Ende dieser Technik wieder einmal glauben vermuten zu dürfen. Wo hingegen jede noch so dürftige PR-Blase zu TGV, AGV, HSV und was sonst noch, bei Ihnen ganzseitige, über Tage gehende, Aktivitäten auslöst. Hier also seitenlange Elegien zu längst geklärten Fehlinformationen, danach kleine graue Kästchen mit Teilwissen, ohne Verfassernamen.

Das ganze eine Melange aus Morbidität und eiferndem Gegnertum. Wissen Ihre Experten wirklich nicht mehr oder halten sie es für unopportun dem tumben Volk mehr preiszugeben, z. B. wer eigentlich von den jahrelangen Untersuchungen, Gutachten, Werbebroschüren u.s.w. profitiert, welche Politiker, abgehobenen Manager oder Drahtzieher auf höchster Ebene ihre Interessen kompromisslos durchziehen? Herr Keil jedenfalls hat 6 Jahre lang als Geschäftsführer der DB- MB ein Gehalt bezogen, von dem wir alle träumen dürften. Wer jetzt dies Schauspiel erlebt und ihn im Fernsehen sah, fragt sich, was er und sein Mentor eigentlich die ganze Zeit gemacht haben? Ihre Kollegen von der Redaktion „Die Welt“ sind in dieser Hinsicht schon dichter dran. Hat es irgendeine Bedeutung für Sie, daß der Herr Mehdorn noch keines seiner vielen Bauvorhaben nicht mit mindestens 100% Verteuerung abrechnete, die Politik gerade Milliarden und Abermilliarden in die Sanierung von IKB und Landesbanken steckt, ein an sich fälliger Konkurs würde ja nur den großen Einlagen schaden? Glauben Sie wirklich, daß der Bunkerbahnhof Stuttgart 21 zum Einstandspreis abgerechnet werden wird? Hat sich irgend jemand in Ihrer Redaktion schon einmal bemüht herauszufinden, wie sich im Angebot der Systempreis verhielt und was Münchner Extravaganzen kosteten? Warum wurden keine Gegenangebote eingeholt, nicht weiterverhandelt wie sonst üblich, nach Vereinfachungen geforscht? Ist doch klar, nicht? Womit wir zu Ihrem Starportrait kommen, indem Sie den Herrn Ude höhnen ließen, glaubten Sie sich fein raus halten zu können. War ja auch sein Meisterstück, rechtzeitig Hemmschuhe reinzudrücken, denn in klarer Kenntnis der ungünstigen Bodenverhältnisse Münchens waren 3 technisch völlig unnötige Tunnelstücke die beste Rückversicherung für das gewollte Scheitern. Inzwischen brausen und donnern die Verkehrssysteme des 18. und 19. Jahrhunderts weiter durch die Straßen der bayrischen Landeshauptstadt, das leiseste, flexibelste und attraktivste System unserer Zeit aber mußte ja unbedingt in den Keller. Wen wundert es, daß Herr Bürgermeister im Vorfeld entgegen Sonstigem kaum zu hören war, die Sache lief ja auch so. Es scheint Sie auch nicht zu berühren, wie leicht es sich die Beteiligten mit uns machen, indem sie sich noch nicht einmal den Anschein von Seriosität zu geben versuchen, sondern uns immer nach der gleichen Masche meinen verdummen und hinhalten zu können. Bei Hamburg Berlin war es die Schweriner Schleife mit ihren Sperrgrundstücken, im Ruhrgebiet waren die Straßen der ausgewählten Route zu eng, bei Frankfurt Hahn wird sich rechtzeitig ein besonders bröseliger Weinberg finden, der unbedingt untertunnelt werden muß. Haben Nokia und letzte Verlautbarungen des Wirtschaftsministeriums nicht einmal mehr deutlich gemacht, daß mit einer Technik die auch auf östlichen Küchentischen zusammengeschaubt werden kann, auch bei engagiertestem Einsatz unsere Hochlohnarbeitsplätze nicht zu halten sind?

Ihre Passivität und Rolle in diesem Schurkenstück wäre sicher einen Ausstieg wert, aber auf Ihre verbleibenden Qualitäten mag ich nicht verzichten. So werde ich zukünftig Ihre Technikvermeldungen, wie schon bisher das merkwürdige Strizz, überblättern und das Gefühl behalten eine gute Zeitung zu lesen.



FA. RUMPEL W. H. RUMPEL

27.3.2008

Kommentar zum Aus für den Transrapid

Armes Deutschland ! Aus dem technologischen Vorreiter wird zunehmend der Hinterhertrötter. Viele tolle Erfindungen entwickeln zwar die Wissenschaftler hier – gebaut und vermarktet werden sie aber woanders: der MP 3 Player, Faxgerät, Walkman, die LCD Technologie für Flachbildschirme – die Fernseher werden in Asien gebaut - alles hier entdeckt und dann – ab ins Ausland. Kein Wunder, das die Forscher gleich hinterhergehen.

Und jetzt der Transrapid: moderne – futuristisch anmutende Technik, umweltfreundlich, sicher – wenn nicht gerade ein Wartungsfahrzeug auf der Schiene im Weg steht - aus, Schluss und vorbei.

Zugegeben 37 Kilometer Strecke sind lächerlich – da kommt der Zug gar nicht auf die Höchstgeschwindigkeit – ein langer Weg – Berlin-Hamburg bis nach Amsterdam – das wäre es gewesen. Aber darum geht es jetzt gar nicht mehr. Wieder einmal lässt sich Deutschland die Ingenieurskunst aus den Händen nehmen und die anderen feiern die Erfolge – China etwa – dort fährt der Transrapid – vielleicht auch bald in irgendeiner arabischen Wüste – dort gibt es echte Technikbegeisterung.

Hierzulande steht man neuen Technologien skeptisch gegenüber – es fehlt der Mut und es fehlt die Entschlossenheit, auch Neues zu wagen.

Aber ganz ehrlich: will irgendjemand heute noch mit der Trommel ums Lagerfeuer rennen.

Nein – Deutschland hat keine Rohstoffe außer denen, die sich in den Köpfen der Menschen befinden. Auf dem Weg in die Wissensgesellschaft heißt es, Highstrategien werden angekündigt und mit viel Geld gefördert. Und dann, wenn es ans umsetzen geht – daran zu zeigen, wie die Sachen funktionieren, Pumpe.

Beim Transrapid bleibt der Eindruck übrig: es will ihn gar keiner. Die bisher geplanten Strecken Hamburg – Berlin und im Ruhrgebiet sind an der Politik und der Stimmung in der Bevölkerung gescheitert – München jetzt auch an der Industrie. Da tut sich eine unheilige Allianz von Fortschrittsfeinden zusammen. Wenn nicht das, was mutige Ingenieure und Tüftler hier erfinden, auch hier im Alltag angewendet wird – wie soll das denn verkauft werden ?

Wenn Deutschland sich zunehmend aus diesen neuen Technologien verabschiedet, geht irgendwann auch das damit verbundene Know How verloren.

Am Ende wird der Chinese die Patente kaufen und die Technologie selbst weltweit vermarkten.

Da kann uns auch keine noch so hoch geförderte Hightechstrategie von der roten Laterne beim technologischen Fortschritt bewahren. Armes Deutschland.

*von Ulrike Jiaritz, freie Journalistin in Radio Berlin,  
888 am 28.03.08  
08:20 Uhr.*



Dr. rer. pol. Albrecht Bähr  
Mittelweg 114  
20149 Hamburg

28.3.2008

Leserbrief zu Ihren verschiedenen Artikeln über das Aus zum Transrapid in Deutschland  
Der Transrapid darf nicht begraben werden!.

Der Transrapid ist mehr als eine schnelle Verbindung zwischen zwei Orten. Die betriebswirtschaftlichen Rentabilitätsrechnungen, Fahrgastschätzungen usw. wären bei der ersten realen Strecke sekundär.. Ausschlaggebend für den Bau der ersten Strecke in Deutschland sind die volkswirtschaftlichen Nutzen- bzw. die Synergieeffekte

Die Technik der Magnetschwebbahn ist dem Rad-Schiene-System in allen Belangen weit überlegen und hat sich inzwischen bei Millionen Fahrkilometer in China bewährt. Auf mittellangen bis langen Strecken kann der Transrapid erst seine Stärken richtig Beweisen. Die Magnetschwebbahn ist das ideale Hochgeschwindigkeitsverkehrsmittel überhaupt.

Der erste Bau, das Pilotprojekt, ist durch die hohen Entwicklungs- und Anlaufkosten besonders teuer. Das sollte alle dafür Verantwortlichen nicht davon abhalten, die erste Strecke in Deutschland zu bauen in der Gewißheit, daß der Transrapid bei Nachfolgeaufträgen sowohl hinsichtlich der Fahrstrecke als auch des eigentlichen Transrapids wesentlich günstiger angeboten werden kann. Deutschland sollte aber zunächst selbst ein Vorzeigeobjekt betreiben, damit der Transrapid ein Exportschlager wird. Jede Volkswirtschaft ist leistungs- und konkurrenzfähiger, wenn Menschen, Güter und Material schnell und überall zur Verfügung stehen. Schnelligkeit beim Transport ist immer ein wesentliches Gut einer leistungsfähigen Volkswirtschaft. Wir erleben es u.a. täglich durch das Internet. Eigentlich sollten gerade Politiker sich für den Bau einer ersten Strecke in Deutschland einsetzen, denn der Sensationseffekt der Pilotstrecke zieht zusätzliche Millionen Besucher an. Alle Wirtschaftszweige partizipieren von den zusätzlichen Besuchern einschließlich die öffentliche Hand durch vermehrte Steuereinnahmen. Nach der Olympiade 1972 in München war das Olympiastadium eine große Attraktion nicht nur für die Fachwelt, die die Pylone und den kühnen Bau bewunderten, sondern auch für das breite Publikum. Es ist daher unverständlich, wenn Politiker sich bei diesen Transrapidentscheidungen von kurzfristigen betriebswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Überlegungen leiten lassen und die Fernwirkungen nicht beachten. Und um diese geht es in erster Linie!.

Der Transrapid baut neue Wirtschaftsräume auf und stärkt alte; denn Schnelligkeit, Sicherheit, Bequemlichkeit und niedrige Transportkosten führen zur Ansiedlung von Wirtschaftsbetrieben jeder Art. Nicht nur Häfen sind attraktive Standortvorteile zur Ansiedlung von Betrieben. Die Arbeitslosigkeit in Deutschland ist seit Jahren viel zu hoch. Auch aus konjunkturpolitischen Gründen sind Baumaßnahmen im großen Stil für unsere Volkswirtschaft zu begrüßen, denn derartige Investitionen bewirken, gemessen an dem Investitionsvolumen, ein zusätzliches, mehrfaches Volkseinkommen und verhelfen dem Staat zu Steuermehreinnahmen.

Sollte der Transrapid wirklich auf der Münchener Strecke nicht gebaut werden, sollte umgehend eine idealere, längere Strecke, auf der der Transrapid seine Schnelligkeit noch nutzbringender einbringen kann, gefunden werden. Und hier bietet sich die Wiederbelebung der Strecke Hamburg-Berlin mit Haltepunkt Schwerin und Parchim (Frachtflugplatz) an.

Das Planfeststellungsverfahren war damals fast abgeschlossen und könnte durch entsprechende Gesetze wiederbelebt werden. Vor allem geht es hierbei um den Aufbau Berlins als Fadenkreuz eines Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetzes mit der Anbindung an Hamburg und Weiterführung nach Osten über Warschau nach Moskau, nach Süden über die Metropolen Dresden nach Wien etc. und nach Norden nach St. Petersburg. Die politischen und wirtschaftlichen Dimensionen dieses Gedankens lassen sich hier nicht einmal andeuten. Der Aufbau Ost bekäme für Mecklenburg die entscheidenden Impulse zum selbsttragenden Ausbau der Region, denn Schwerin wäre direkt an die Wirtschaftmetropolen Hamburg und Berlin angeschlossen und damit ein Teil von ihnen.

Der Transrapid kann in Deutschland nur verwirklicht werden, wenn wir uns für ein Verkehrsfadenkreuz, ein Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz mit dem Transrapid entscheiden. Dabei dürfen die alten Fehler der Vergangenheit nicht gemacht und streckenweise betriebswirtschaftliche Kosten-Nutzenanalysen in den Vordergrund gerückt werden, die den Blick für jede globalen Synergieeffekte versperrt. Der Transrapid eröffnet Visionen. Ihnen mithilfe eines volkswirtschaftlich vernetzten Denkens nachzugehen wäre der Schlüssel zur Realisierung des Projektes. Dr. rer. pol. Albrecht Bähr  
-From: [Transrapid@yahoogroups.de](mailto:Transrapid@yahoogroups.de) [mailto:[Transrapid@yahoogroups.de](mailto:Transrapid@yahoogroups.de)] On  
Behalf Of [friedrich\\_wilhelm\\_merck@t-online.de](mailto:friedrich_wilhelm_merck@t-online.de)  
Sent: Saturday, March 29, 2008 10:29 PM

To: [Transrapid@yahoogroups.de](mailto:Transrapid@yahoogroups.de)

Subject: [Transrapid] **Magnetschnellbahnbau - Antworten**

Hallo TR-Freunde,

wenn wir zum Münchener Flughafenprojekt Bilanz ziehen, ergibt sich folgendes Bild:

1. Das Projekt als solches erschien, gemessen an der eingesetzten Technologie, als Pilotprojekt suboptimal. Bereits das interdisziplinäre GFM-Brainstorming in den Räumen der Handelskammer Hamburg vom 06.10.2000 ermittelte als Kriterien:

a) mindestens 250 km Strecken- oder Netzlänge; denn internationale Systemkompetenz sei erst ab 250 km Strecke erkennbar - der Magnetschnellbahn gehöre die Zukunft und sie könne erst bei Streckenlängen von 300 bis 500 km ihren optimalen gesamtwirtschaftlichen Nutzen entfalten.

b) mindestens 200 km/h Geschwindigkeit; bei dieser Geschwindigkeitsgrenze fällt nicht nur die Grenze zwischen Normal- und Hochgeschwindigkeitsmanagement mit der Systemgrenze zu Rad/Schiene zusammen, sondern ergeben sich auch die optimalen Instandhaltungs- und Betriebskosten - ein Rad-Schiene-Gleisweg mit Schotterunterbau plus ein Magnetschnellbahn-Fahrweg kosten zusammen weniger an Instandhaltung als ein Gleissystem mit (Ort-)Betonunterbau für den Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitsverkehr.

2. Das Münchener Projekt wurde nur deswegen nicht von vornherein verworfen, weil die damalige politische Stabilität und Verlässlichkeit in Bayern als ein Standortvorteil für den Start in das Magnetbahnzeitalter angesehen wurde. Das Projekt München diente im erweiterten Rahmen zuvörderst der Herstellung der "Aufwuchsfähigkeit" für die Magnetbahn-Industrie, nicht jedoch der Demonstration von Systemvorteilen der Magnetschwebetechnologie.

3. Die Kostenentwicklung des Projekts von 1,82 auf 3,4 Milliarden Euro ergab sich kaum im Bereich der Systemindustrie, sondern fast ausschließlich im übrigen baulichen Bereich (HochTief, Bögl etc.). Hier stehen Alternativen bereit. Wichtiger Kosten-Erhöpfungsfaktor war die zunächst nicht vorgesehene Tunnel-Lösung in schwierigem Gelände (Unterbodenprofil / Fließsand pp.) mit zusätzlichen baulichen Vorkehrungen, auch für Lärmschutz.

4. Zur Magnetbahntechnologie gibt es in Europa keine Alternative. Jedes andere Verkehrsmittel mit dem benötigten Anwendungsprofil wäre umweltschädlicher, teurer, weniger leistungsstark. Keine Alternative gibt es auch zum Bau der Linien durch europäische Arbeitskräfte, weil andernfalls die Projekte volkswirtschaftlich nicht den erforderlichen Ertrag im Lande abwerfen. Es muß darauf hingewiesen werden, daß China selbst im eigenen Lande kaum die erforderliche Qualität liefert. Korrekte Mischungsverhältnisse sind dort immer noch Glückssache - vor wenigen Monaten stürzte in China eine Betonbrücke bereits beim Ausschalen wieder ein. Wir sollten also nicht einmal im Traum daran denken, "Commander Wu zu holen" oder irgendeine Strecke des spurgeführten Verkehrs hierzulande "durch Chinesen bauen zu lassen". Der "Commander Wu" befindet sich im übrigen, wie er selbst erklärt hat, bereits im Ruhestand. Wohin falsche Betonkomponenten bei der Eisenbahn führen, wird gerade jüngst auf der (bislang noch) ICE-Strecke Hamburg - Berlin demonstriert. Dort müssen in Kürze etwa 700 000 Betonschwellen ausgewechselt werden, weil offenbar die "Betonchemie" nicht gestimmt hat und die frisch eingebauten Schwellen deshalb bereits nach wenigen Jahren verwittern. Die ICE-Strecke muß deshalb für ein Vierteljahr gesperrt bleiben. Bleiben wir also pragmatisch. Die Gelder für den Magnetbahnbau stehen bereit, maastrichtkonform und ohne zusätzliche Staatsverschuldung. Wer Zukunft haben will, kann sie erhalten. Wer nicht, demnächst in Europa verhungern. Weil nur mit der Magnetschnellbahn die wirtschaftliche - und ökologische - Balance in der Globalisierung für Europa noch stimmt.

Beste Grüße Friedrich Wilhelm Merck

P.S. : Zum "Masterplan Güterverkehr" hatte die Deutsche EoroRapid bereits fristgerecht und detailliert gearbeitet und vorgelegt.

Mike Reinicke schrieb:

"Wir sollten langsam akzeptieren, daß es einflußreichere Kräfte in unserem Lande gibt, die diese Technologie zu verhindern wissen, da diese Überlegene Technologie die Gewinne in anderen Bereichen reduzieren Würden."

An die  
Welt am Sonntag  
Redaktion  
Brieffach 2516  
10888 Berlin

**Der Transrapid ist endlich am Ende (Welt am Sonntag vom 30.03.2008)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Kiel, den 30.03.2008

Fragen Sie sich mal, welche Unternehmen - auch ausländische - am meisten von der erneuten politischen Warteschleife des Transrapid profitieren. Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt bereits, Züge vom Typ AGV vom französischen Anbieter Alstom anstatt den ICE von Siemens zu kaufen. In Frankreich gehört die Rad-Schiene-Technologie wie selbstverständlich zum nationalen Statussymbol mit dem industriepolitischen Ziel, die ausländische Konkurrenz auf dem Weltmarkt in die Ecke zu drängen.

Im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums des Innern wurde eine Vorstudie zu einer zu bauenden Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Berlin und Budapest in Auftrag gegeben. Sie besagt, daß der Transrapid eindeutig die bessere Wahl ist. Er wird die ICE-Lösung deutlich vor dem Ende des zu erwartenden Nutzungszeitraums der Strecke betriebswirtschaftlich überholen. Und nicht nur teurer in den Betriebskosten ist die „Raserei auf Schienen“, sondern sie ist auch im Verhältnis riskanter. Daran hat sich auch nach dem Zwischenfall am 22.09.2006 in Lathen nichts geändert. Ein Entgleisen des Zuges bei hoher Geschwindigkeit kann weitaus verheerender sein, wie uns Eschede lehrte.

Auf der ICE-Strecke Hamburg-Berlin bröckeln bereits nach wenigen Jahren die Betonschwellen. Sie muß zwecks Reparaturarbeiten in Millionenhöhe in diesem Frühjahr für drei Monate gesperrt werden. Im übrigen wurde der Transrapid zwischen den Metropolen Hamburg und Berlin niemals endgültig aufgegeben. Aufgrund der aktuellen Entwicklung stellt sich die Frage nach einer neuen Hochgeschwindigkeitstrasse für Personen- und Expreßgut-Transport, welche auch die Flughäfen einbezieht, mit höchster Priorität. Diese kann aufgrund der Anforderungen und der unbestrittenen Vorteile der Magnetschwebetechnologie nur auf deren Basis vernünftig realisiert werden.

Insgesamt wird der Hochgeschwindigkeitsverkehr den Güterverkehr blockieren, und es wird wahrscheinlich daraufhin laufen, daß der ICE oder AGV dort nicht mehr verkehren kann. Denn in absehbarer Zeit müssen Transportkapazitäten geschaffen werden, welche in einer „grünen Welle“ im 10-Minuten-Takt ab Frankfurt/Oder Güterzüge in Richtung Hamburg ermöglichen.

Mit frdl. Grüßen  
Michael Dittmer

Hallo TR-Freunde,

jetzt nur nicht kopflos die Flinte ins Korn werfen! "Die Geier warten schon" auf die Bundesmillion.

Was macht ein Architekt in so einem Fall?

- ° erstens erkennt er, dass es ein Fehler war, für so ein Projekt nur e i n Angebot einzuholen.
- ° anhand des nun vorliegenden Angebots die Ausschreibung überarbeiten.
- ° Das Projekt -ohne das TR-System - wird seiner Bedeutung entsprechend international ausgelobt. Ohne politische Rücksichten.
- ° Außer dem "Konsortium" gibt es genügend fähige Firmen, die den TR-Bau durchziehen können.
- ° Evtl. müssen die Pläne überarbeitet werden.
- ° Comander Wu holen. Notfalls bauen die Chinesen den TR in München.

Gruß Ernst Reinold.

Sent: Saturday, March 29, 2008 9:38 AM

Tostedt, 31. März 2008

Hamburger Abendblatt  
Axel-Springer-Platz  
20 350 Hamburg

HA, Ein Superzug auf dem Abstellgleis/Bauindustrie gibt Bahn Schuld, Berichte vom 28. und 29. März 2008-03-31

Sehr geehrte Damen und Herren,  
für die angemessene Berichterstattung anlässlich des Scheiterns des Finanzierungskonzeptes der Magnetschwebbahn in München danke ich Ihnen. Nur wenn die unbestreitbaren Vorteile dieses, allen bisher üblichen Verkehrsmitteln überlegenen Systems den Menschen hierzulande immer wieder klargemacht werden, gibt es eine Chance, es gegen Dogmatismus und Ignoranz zum Wohle von Arbeitsplätzen und sozialer Sicherheit durchzusetzen. Daß Sie einen Schritt weiter gehen und auch von ersten Hintergründen berichten hebt Sie gegenüber Ihren Wettbewerbern heraus. Nach dem Leitsatz römischen Rechts, wer hat einen Nutzen davon, wird deutlich wer von jahrelangen Untersuchungen, Gutachten, Hochglanzbroschüren profitiert, seien es Politiker, abgehobene Manager oder Drahtzieher auf höchster Ebene. Warum wurden keine weiteren Angebote eingeholt, über Preisnachlässe und Vereinfachungen in der Streckenführung verhandelt? Warum hört man bisher nichts, wie es sich mit dem Systempreis verhält und was Münchner Extravaganzen zu den Mehrkosten beitragen. Bürgermeister Ude konnte ja ganz ruhig sein, mit drei technisch völlig unnötigen Tunnelstrecken hatte er in voller Kenntnis der schwierigen Bodenverhältnisse in seiner Stadt rechtzeitig Bremsklötze für das gewollte Scheitern eingebaut. Inzwischen brausen und donnern die Verkehrssysteme des 18. und 19. Jahrhunderts weiter durch die Straßen der Landeshauptstadt, aber das leiseste, flexibelste und attraktivste System mußte unbedingt in den Keller.

Es ist auch zu ärgerlich wie leicht es sich die Beteiligten mit uns machen, nicht einen Hauch von Seriosität für nötig halten und uns immer nach der gleichen Masche meinen hinhalten und verdummen zu können. Es ist schon ein Schurkenstück Verteuerungen vorzuschieben, während gleichzeitig Milliarden und Abermilliarden in marode Banken gesteckt werden. Und der Herr Mehdorn, hat der jemals irgend etwas was er angefaßt hat zum Angebotspreis abgerechnet, der Endpreis lag doch jedesmal mindestens 100% darüber. Nein, wenn endlich der Teufelskreis, bei dem die Deutschen etwas erfinden und die anderen danach das Geld verdienen, durchbrochen werden soll müssen alle Karten auf den Tisch.

Bitte helfen Sie weiterhin mit.

Gruß W. H. Rumpel



Sigrid Albrecht  
Bergstraße 12 b  
16766 Kremmen-Staffelde

Bild-Zeitung  
Axel-Springer-Straße 65

10888 Berlin



**Staffelde, den 01.04.2008**

per Fax vorab: 030/2591-71193

**Aus für den Transrapid**

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

**in Ihrer Ausgabe vom 28.03.2008 habe ich Ihren Artikel über das „AUS“ des Transrapid gelesen.**

Ich stimme Ihnen zu, daß wir uns ein solches Milliardengrab nicht leisten können. Der Transrapid ist das modernste spurgeführte Verkehrsmittel der Welt und wir sollten endlich den Mut haben, ihn bei uns schweben zu lassen.

Für viele Dinge werden Mehrkosten hingenommen, so z.B. für das Olympiadach in München, welches mit 30 Mio. DM veranschlagt war, letztlich aber annähernd 300 Mio. DM kostete. So etwas muß ein Land auch haben, doch damit wird in der Folge kein Geld verdient.

Weshalb schreibe ich Ihnen?

Ganz einfach deshalb, weil ich stocksauer bin über die erneute Absage und die damit verbundene Blamage für unser Land, der Bundesrepublik Deutschland. Der schwarze Peter wird hin- und hergeschoben, weil letztlich unseren politisch Handelnden aus Wahlkampf- oder Fraktionszwängen der Mut zu Entscheidungen fehlt.

Mein Mann hat 1998 einen Verbund aus zahlreichen Betrieben des Elektromaschinenbauer-Handwerks in den 5 Bundesländern gegründet, durch die der Transrapid auf der Strecke Berlin-Hamburg schweben sollte. (Nur Gemeinschaftsunternehmen können sich mit Aussicht auf Erfolg an solchen Projekten beteiligen). Doch leider wurden die Planungen für ein Magnetschnellbahnprojekt Hamburg-Berlin kurz vor Abschluß (18 von 20 Planungsabschnitten fertig) wegen politischer, ideologischer und weiterer Vorbehalte unter Hintanstellung der ökonomischen und ökologischen Vorteile am 05.02.2000 zu den Akten gelegt.

Schon diese Absage war einer der größten volkswirtschaftlichen Fehler Deutschlands.

Aus Gutachten unabhängiger Institute wurde für das Magnetschnellbahnprojekt München errechnet, daß das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) bei 2,5 liegt, d.h., jeder Euro an Investition schafft 2,5 Euro Volksvermögen. Aus diesem Wachstum können wir dann viele Kindergärten bauen.

Aber die Kindergartenkinder werden Schulkinder und aus Schulkindern werden Erwachsene, die dann Geld verdienen wollen und müssen. Es wird einfach nicht über den Tellerrand geschaut, sondern nur immer an die momentanen Mißstände gedacht.

Mit der erneuten Absage verliert Deutschland seine Glaubwürdigkeit und Zukunftsfähigkeit. Oder wird gar von außen dafür gesorgt, daß wir nicht das modernste Verkehrsmittel der Welt haben sollten?

Man darf der Öffentlichkeit nicht immer nur sagen, wie hoch die Gestehungskosten sind ohne gleichzeitig den zu erwartenden Ertrag gegenüber zu stellen.

Ich wüßte noch viel über die positiven Merkmale der Magnetschwebetechnologie zu berichten, doch möchte ich meinen Brief nicht zu lang werden lassen.

Wir alle sollten für die Verwirklichung des Transrapid kämpfen und nicht aufgeben unsere technologische Zukunft für unsere Nachkommen sichern.

Vielleicht haben Sie ja Interesse tiefere Erkenntnisse zu sammeln, wofür ich Ihnen ggf. gerne zur Verfügung stehe. Telefonisch bin ich innerhalb der Woche von 09:00 Uhr – 16:00 Uhr zu erreichen unter 030/375 99 72-0.

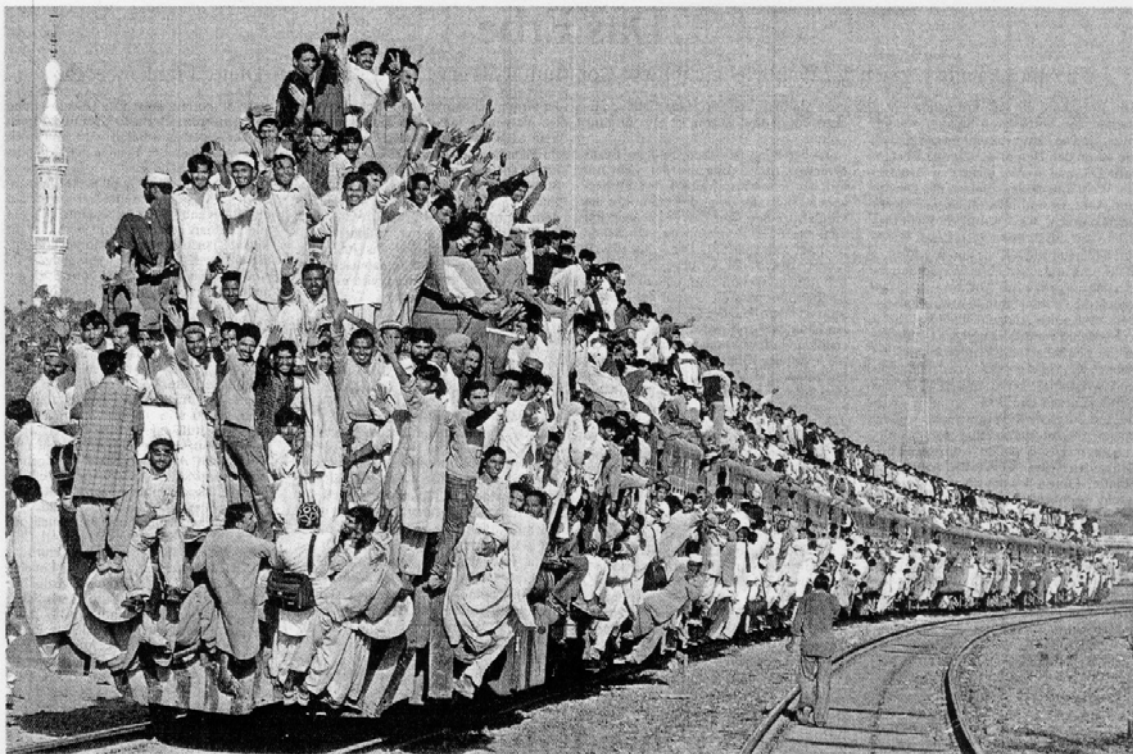
Mit freundlichen Grüßen

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE 10 · DIENSTAG, 4. NOVEMBER 2008 · NR. 258

## DEUTSCHLAND UND DIE WELT

Sigrid Albrecht



Nicht einmal im Speisewagen ist noch ein Platz frei: Wir wissen nicht, ob auch in Pakistan Gleis und Fahrzeug ein Federsystem bilden. Wir vermuten aber, dass die Federwege des Schotteroberbaus und der Drehgestelle in diesem Fall extrem kurz sind. Den sunnitischen Muslimen, die sich vom mangelnden Platzangebot in der Vorweihnachtszeit nicht die Stimmung verderben lassen, sind solche Debatten vermutlich ohnehin zu theoretisch. Sie reisen beseelt von ihrem religiösen Treffen in Multan, zu dem Hunderittausende gekommen waren, nach Hause. Gegen übermäßige mechanische Beanspruchung des rollenden Rads durch etwaige Lagefehler des Gleises hilft eben noch immer am besten: beten. Foto AP

<http://www.vdi.de/presse>

28.03.2008

Transrapid: "Dolchstoß für die Technologie in Deutschland"

- VDI bedauert Transrapid-Aus in München
- Deutschland verliert erneut wichtige Schlüsseltechnologie

München bedeutet für den Technikstandort Deutschland den Verlust einer wichtigen, zukunftsorientierten Technologie. Die Kostenexplosion ist nach Ansicht von Volker Wanduch, stellvertretender Direktor des Verein Deutscher Ingenieure (VDI), nicht der Hauptgrund für den Stopp des prestigeträchtigen Projektes:

"Seit 30 Jahren ist der Bau einer Transrapidstrecke in Deutschland ein Politikum. Das Hauptproblem sind nicht die hohen Kosten, sondern der fehlende Realisierungswille der Regierung. Das jetzt bekannt gewordenen Aus der Transrapidstrecke ist der Dolchstoß für die Technologie in Deutschland."

Dass sich die anfänglich geplanten Kosten nahezu verdoppelt haben, liegt nach Ansicht Wanduchs nicht an steigenden Material- und Rohstoffpreisen: "Die machen in der Regel nur 20 bis 30 Prozent aus. Vielmehr muss es gravierende Planänderungen gegeben haben, die die Kosten in die Höhe trieben." Tunnelverlängerungen und Lärmschutzmaßnahmen seien hinzugekommen, die die politische Akzeptanz des umstrittenen Bauvorhabens steigern sollten. Wanduch betont, die Schuld liege nicht bei den beteiligten Firmen. "Der politische Wille hat auch dieses Mal nicht zur Realisierung der volkswirtschaftlich wichtigen Technologie ausgereicht, deswegen werden Kostengründe vorgeschoben. Jetzt droht der Technikstandort Deutschland international abgehängt zu werden. Nach dem MP3-Player und dem Faxgerät werden wieder andere Nationen das Geld verdienen."

Mit dem Transrapid gibt Deutschland eine wichtigste Zukunftstechnologie auf. Der Transrapid hat gegenüber dem herkömmlichen Rad-Schiene-System erhebliche wirtschaftliche, verkehrspolitische und technische Vorteile, die nun in Zukunft von anderen Ländern entwickelt werden.

Ihr Ansprechpartner in der VDI-Pressestelle:  
Eva Holden

Telefon: +49 (0) 211 62 14-4 51

Telefax: +49 (0) 211 62 14-1 56

E-Mail: [holden@vdi.de](mailto:holden@vdi.de)

*(Nachtrag: Der Text ist inzwischen im Pressearchiv in leicht modifizierter Form)*

Siehe auch: <http://www.presseportal.de/pm/16368>

<http://www.ftd.de/politik/deutschland/:Transrapid%20Technik%20Deutschland/336244.html>

Transrapid-Technik bleibt in Deutschland

Nach dem Aus für die Münchener Trasse bestreitet der Industriekonzern ThyssenKrupp, sich von der Technologie trennen zu wollen. Zuvor waren Sorgen aufgekommen, dass sich Chinesen die Antriebstechnik sichern, für die der deutsche Steuerzahler und die Wirtschaft Milliarden ausgegeben haben.

"Wir dementieren den Ausverkauf der Transrapid-Technologie", sagte eine Sprecherin von ThyssenKrupp Technologies am Freitag. Nach vorherigen Aussagen waren Zweifel an der Haltung des Konzerns aufgekommen. ThyssenKrupp wolle in den nächsten Wochen Verhandlungen mit der chinesischen Regierung über den Transfer der Magnet-Technologie beginnen, berichtete die "Welt" am Donnerstagabend unter Berufung auf Unternehmenskreise. Möglich seien sowohl eine Lizenzvergabe als auch der vollständige Verkauf. Letzteres würde den Abbau von 220 Arbeitsplätzen in Kassel bedeuten.

Zudem hatte der Chef der ThyssenKrupp-Industriesparte, Olaf Berlien, bereits vor einiger Zeit - noch vor dem endgültigen Aus des Transrapid - mit weiterem Technologietransfer nach China gedroht, falls der Transrapid in München nicht gebaut werde. "Sollte die Strecke zum Münchner Flughafen nicht gebaut werden, machen wir mit den Chinesen eine Partnerschaft", sagte Berlien damals. Neben einem Gemeinschaftsunternehmen hielt Berlien auch den Verkauf von Technologie an China oder eine Vertriebspartnerschaft für möglich. Das hatten viele Beobachter damals zwar als politisches Drohpotenzial abgetan, um das Projekt in Deutschland noch zu realisieren. Doch zumindest stand diese Möglichkeit damit schon im Raum.

2,4 Mrd. Euro Investitionen

Den aktuellen Pressebericht hatte ThyssenKrupp am Freitag zunächst nicht eindeutig kommentiert: "Wir vertrauen weiter auf die Transrapid-Technologie". Das klare Dementi zu den angeblichen Verkaufsplänen kam erst später. Vorrangiges Ziel für ThyssenKrupp ist nach Angaben des Unternehmens, die Verlängerung der Schanghai-Strecke. Der Bund und die Wirtschaft hatten in den vergangenen Jahrzehnten rund 2,4 Mrd. Euro in die Forschung und Entwicklung der Magnetbahn-Technologie gesteckt.

ThyssenKrupp stellt im Transrapid-Konsortium das Antriebssystem bereit, an dem die Chinesen besonders interessiert sein sollen. Die Transrapid-Strecke in der chinesischen Metropole Schanghai ist bisher abgesehen von der Teststrecke im Emsland die einzige weltweit. Die Entscheidung über mögliche weitere Routen zieht sich seit Jahren hin.

Wichtig ist vor allem eine Referenzstrecke, wenn die deutsche Industrie die Technologie auf Dauer weltweit vermarkten will. Die Trasse in China kann kaum als Referenz dienen, da sie von den Chinesen bereits überwiegend als eigene Leistung dargestellt wird. Im Wesentlichen hat ThyssenKrupp noch die Kerntechnologie, die Trag- und Führungsmagnet-Technologie, in der Hand. Streckenbau, Fertigung der Waggonkästen und Innenausstattung der Züge machen die Chinesen bereits selbst.

Chinesen zahlen Millionen für Lizenzen

Schon seit längerem ist die chinesische Regierung daran interessiert, die vollständige Transrapid-Technologie zu erhalten. Für die Lizenzen der Fahrwagen haben die Chinesen dem Bericht zufolge 80 Mio. Euro an ThyssenKrupp gezahlt. Das Herzstück hingegen, das Antriebs- und Steuerungssystem, liegt weiterhin in deutscher Hand und wurde auch beim Bau der Shanghaier Transrapid-Bahn vom Konsortium von ThyssenKrupp und Siemens nicht aus den Händen gegeben.

Das Transrapid-Projekt gilt in Deutschland als gescheitert: Vor allem die Baukosten für die geplante, 37 Kilometer lange Transrapid-Verbindung zwischen dem Münchner Flughafen und Hauptbahnhof ließen die Aufwendungen für den Zug von den noch im Herbst 2007 veranschlagten 1,85 Mrd. Euro auf nun 3,4 Mrd. Euro klettern. Bund, Bayern und Industrie hatten daher am Donnerstag die Reißleine gezogen.

Nach dem Aus für den Transrapid hatten sich Politiker gegenseitig die Schuld für das Scheitern der Magnetschwebbahn zugewiesen und zugleich die Rolle

der Wirtschaft kritisiert. Die Politik müsse sich auf die Kalkulationen der Industrie, die noch im Herbst viel niedriger lagen, verlassen können, sagte Bayerns Ministerpräsident Beckstein der "Passauer Neuen Presse": "Höchstrangige Wirtschaftsvertreter geben so eine Zusage doch nicht blauäugig ab." CDU-Finanzexperte Steffen Kampeter sagte der "Berliner Zeitung": "Die Industrie wollte offensichtlich kein Leuchtturmprojekt, sondern Kasse machen."

Der SPD-Fraktionsvize im Bundestag, Klaas Hübner, hielt wiederum der bayerischen Landesregierung Versäumnisse vor. "Beckstein und Stoiber haben ungeschickt agiert", sagte Hübner der "Berliner Zeitung". "Die Strategie der Landesregierung, dem Bund immer mehr Kosten aufzuladen, ist nicht aufgegangen." Sogar aus den eigenen Reihen musste Beckstein Vorhaltungen einstecken. Peter Ramsauer, Chef der CSU-Landesgruppe im Bundestag, sagte der "Süddeutschen Zeitung", er fühle sich an den Umgang mit der einst geplanten Wiederaufbereitungsanlage in Wackersdorf erinnert. "Dem Ministerpräsidenten dürften die neuen Zahlen sehr gelegen gekommen sein. Anders ist die Hals-über-Kopf-Entscheidung nicht erklärbar", sagte Ramsauer.

"Deutsche Krankheit namens Technologieskepsis"

Die Grünen kritisierten Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD). "Tiefensee hat sich viel zu lange von der Industrie und Bayern vorführen lassen", sagte Grünen-Fraktionschef Fritz Kuhn der "Berliner Zeitung". FDP-Chef Guido Westerwelle nannte das Aus für die Magnetschwebbahn in der "Westdeutschen Allgemeinen Zeitung" den "Ausdruck einer deutschen Krankheit namens Technologieskepsis".

Der nordrhein-westfälische Wissenschaftsminister Andreas Pinkwart (FDP) bedauerte das Scheitern des Transrapid. "Es ist ein Armutzeugnis, dass wir das nicht hinkriegen", sagte der FDP-Vizevorsitzende der Deutschen Presse-Agentur dpa. "Man hätte die Umsetzung dieser Technologie vor 20 Jahren auf die Schiene setzen müssen." Er verlangte, die für das bayerische Projekt nicht mehr benötigten staatlichen Fördermittel weiter in die Erforschung moderner Verkehrstechnologien zu investieren. Die Umsetzung müsse dann aber rascher erfolgen.

Ramsauer warnte zugleich davor, allzu schnell das nun frei werdende Geld für andere Projekte zu verplanen. "Falls es bei der Entscheidung bleibt, darf sich niemand mit den frei werdenden Mitteln des Freistaats Bayern und des Bundes in einem Geldbad fühlen", warnte Ramsauer. Mit dem Geld müsse sehr sorgfältig umgegangen werden. Die umfassende Lösung der Verkehrsprobleme im Münchner Norden müsse unter diesen Umständen auf andere, "möglicherweise auch extrem teure Art und Weise gelöst werden", meinte der Bundestagsabgeordnete. Der Bund bleibe auch hier in der Pflicht. "Er darf sich nicht hinter den sonst üblichen Nahverkehrsquoten verschanzen, denn zweifelsfrei hat der Verkehr im Münchner Norden überregionalen Charakter."

FTD.de, 10:48 Uhr  
© 2008 Financial Times Deutschland

-----  
-----  
[http://www.hna.de/hptopnewsticker/00\\_20080328174953\\_Bauindustrie\\_gibt\\_Bahn\\_d  
ie\\_Schuld\\_fuer\\_Transrapi.html](http://www.hna.de/hptopnewsticker/00_20080328174953_Bauindustrie_gibt_Bahn_die_Schuld_fuer_Transrapi.html)

Bauindustrie gibt Bahn die Schuld für Transrapid-Aus

München / Berlin (dpa) - Nach dem Aus für den Münchner Transrapid hat die Bauindustrie massive Vorwürfe gegen die Deutsche Bahn erhoben. Indirekt wurde eine Ablösung von Bahnchef Hartmut Mehdorn gefordert.

Für die Kostenverwirrung beim Transrapid sei allein die Bahn verantwortlich,

sagte der Hauptgeschäftsführer Gerhard Hess vom bayerischen Bauindustrieverband am Freitag in München. Die Bahn wies die Vorwürfe zurück. «Dieser Versuch des Schwarze-Peter-Spiels ist nur peinlich», sagte Konzernsprecher Oliver Schumacher. Das Land Bayern und der Bund hielten den beteiligten Unternehmen vor, die Politik über die Kostenexplosion im Unklaren gelassen zu haben. Kanzlerin Angela Merkel (CDU) bedauerte das Scheitern des Projekts.

Die Bauindustrie attackierte den Bahn-Konzern heftig: «Es ist unerträglich, wie sich Politik und Wirtschaft durch den Vorstand der Bahn an der Nase herumführen lassen. Hier ist die Zeit reif für personelle Konsequenzen», sagte Hess. Wegen der Kostenexplosion von zunächst 1,85 Milliarden Euro auf mehr als 3,4 Milliarden Euro hatten der Bund und Bayern am Donnerstag die geplante Transrapid-Strecke vom Hauptbahnhof zum Flughafen gestoppt.

Wie «Die Welt» (Samstag) berichtet, soll auch die gemeinsame internationale Vermarktung und Planung des Transrapids durch ThyssenKrupp und Siemens beendet werden. Das Gemeinschaftsunternehmen Transrapid International mit über 50 Mitarbeitern in Berlin solle aufgelöst werden, schreibt die Zeitung unter Berufung auf Unternehmenskreise. ThyssenKrupp habe einen Kommentar abgelehnt.

Für die Kostensteigerung waren zunächst auch die beteiligten Baukonzerne verantwortlich gemacht worden. Hess betonte, die Bauindustrie sei erst im Oktober und November 2007 mit der Zustellung der mehr als 200 Aktenordner Ausschreibungsunterlagen in der Lage gewesen, die Kosten dieser Planungsvorstellungen zu berechnen. Schon bei der Realisierungsvereinbarung im September 2007 mit Bayerns Ex-Ministerpräsidenten Edmund Stoiber (CSU) «wusste die Bahn - und hätte es sagen müssen -, ob die Zahl 1,85 Milliarden Euro eine realistische Kostenberechnung ist oder aber nicht», sagte Hess laut Mitteilung.

Die Bundesregierung erklärte, es sei schon ein einmaliger Vorgang, dass innerhalb eines halben Jahres die Kosten um mehr als 80 Prozent in die Höhe geschossen seien. CDU-Haushaltsexperte Steffen Kampeter sagte der «Berliner Zeitung»: «Die Industrie wollte offensichtlich kein Leuchtturmprojekt, sondern Kasse machen.» Die Regierung erteilte Begehrlichkeiten Bayerns eine Absage, den geplanten Bundeszuschuss für den Transrapid von 925 Millionen Euro für andere Projekte im Freistaat einzusetzen.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden laut Bund über 1,4 Milliarden Euro an öffentlichen Geldern in die Magnetschwebe-Technik investiert. Die Industrie will trotz des Scheiterns in München weiter auf den Transrapid setzen. ThyssenKrupp wies Spekulationen über einen Verkauf der Antriebstechnologie nach China zurück. In Shanghai gibt es die weltweit einzige kommerzielle Strecke.

Die CSU versuchte, ihren Anteil am Scheitern des Prestigeprojekts herunterzuspielen. In der Partei gab es Unmut über die schnelle Zustimmung von Ministerpräsident Günther Beckstein (CSU) für das Aus. Beckstein sagte der «Passauer Neuen Presse», die Politik müsse sich auf Kalkulationen der Industrie verlassen können. Der Chef der CSU-Landesgruppe im Bundestag, Peter Ramsauer, sagte der «Süddeutschen Zeitung», die neuen Zahlen seien Beckstein offenbar sehr gelegen gekommen: «Anders ist die Hals-über-Kopf-Entscheidung nicht erklärbar.» Bayerns SPD-Landtagsfraktionschef Franz Maget sagte, die CSU-Kritik an der Wirtschaft sei «ein naiver und durchsichtiger Versuch, die Verantwortung für das Debakel abzuwälzen».

Der ehemalige Direktor des UN-Umweltprogramms UNEP und Ex-Bundesumweltminister Klaus Töpfer begrüßte das Aus für das Münchner Transrapid-Projekt. Der CDU-Politiker sagte der «Mitteldeutschen Zeitung» (Samstag) in Halle: «Ich habe auch in der Vergangenheit die gesamte Diskussion über die Nutzung oder Nichtnutzung dieser Technologie nicht für

## Westerwelle: Aus für Transrapid ist Resultat der wachsenden Technologieskepsis



Der FDP-Partei- und Fraktionsvorsitzende Guido WESTERWELLE hat nach dem Aus für den Transrapid in München vor einer wachsenden Technologieskepsis in Deutschland gewarnt. „Der Transrapid wurde in Wahrheit aus politischen Gründen gestoppt“, sagte Westerwelle der „Westdeutschen Allgemeinen Zeitung“ (WAZ). Er fügte hinzu: „Wenn andere Nationen schon billiger sind, müssen wir besser sein – gerade bei Innovationen.“ FDP-Technologieexpertin Ulrike FLACH bezeichnete die Entscheidung als eine „technologiepolitische Katastrophe“. NRW-Innovationsminister Andreas PINKWART (FDP) forderte die für den Transrapid an Fördermitteln des Bundes veranschlagten 900 Millionen Euro für andere Zukunftstechnologien einzusetzen.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) hat am Donnerstag in Berlin erklärt, dass der Münchner Transrapid nicht gebaut wird. Hintergrund ist eine Kostenexplosion bei dem Prestige-Projekt auf bis zu 3,4 Milliarden Euro. Bisher waren Kosten von 1,85 Milliarden Euro für die Magnetschwebbahn veranschlagt worden.

Dass Deutschland nach und nach zukunftsfähige Technologien abwickle, sei „Ausdruck einer deutschen Krankheit namens Technologieskepsis“, kritisierte der FDP-Partei- und Fraktionsvorsitzende Guido Westerwelle. Der Transrapid sei dabei nur eines von „zahlreichen Beispielen“. Er warnte davor, „dass uns diese Entwicklung unseren Wohlstand kosten kann.“ Es sei „ein Trauerspiel“, das die CSU nach dem Rückzug von Edmund Stoiber biete. „Mit der Hasenfüßigkeit der heutigen CSU hätte es einen Franz-Josef-Strauß-Flughafen in München nie gegeben“, sagte Westerwelle.

Westerwelle sprach in diesem Zusammenhang auch explizit die Atomtechnologie an. Während sich Frankreich und Großbritannien aus ökonomischen und ökologischen Gründen für die friedliche Nutzung der Kernkraft entschieden hätten, werde in Deutschland „ein irrationaler Ausstiegsbeschluss“ durchgezogen, so Westerwelle.

NRW-Innovationsminister Andreas Pinkwart unterstrich, dass Deutschland Forschungsleistungen „schneller und mutiger“ in „konkrete Projekte“ umgesetzt werden müssten. Er kritisierte zudem den zögerlichen Umgang mit der Transrapid-Technik, die man seiner Meinung nach, „vor 20 Jahren auf die Schiene“ hätte setzen müssen. Der stellvertretende Bundesvorsitzende Pinkwart verlangte, die für das bayerische Projekt nicht mehr benötigten staatlichen Fördermittel weiter in die Erforschung moderner Verkehrstechnologien zu investieren. Die Umsetzung müsse dann aber rascher erfolgen.

Die technologiepolitische Sprecherin der FDP-Bundestagsfraktion, Ulrike Flach, betonte, die Bundesregierung müsse „ihre großspurigen Ankündigungen in der High-Tech-Strategie zurückschrauben“. Mit der Entscheidung, die Transrapid-Strecke in München nicht zu bauen, sei der „Leuchtturm Transrapid“ von Forschungsministerin Anette Schavan (CDU) mit Getöse eingestürzt. Flach betonte, dass man schnellstmöglich eine Alternativplanung

für den Transrapid, „ansonsten droht das Ende der Magnetschwebetechnologie in Deutschland“.

Ein Angebot kam postwendend aus Hessen. Dort forderte der FDP-Landeschef Jörg-Uwe Hahn den Transrapid zwischen den Flughäfen Frankfurt und Hahn. Die Regierungen von Hessen und Rheinland-Pfalz sollten eine entsprechende Machbarkeitsstudie in Auftrag geben, forderte Hahn am Donnerstag. Beide Länder hätten sich schon 2002 vertraglich verpflichtet, die Möglichkeit eines Baus der in Deutschland dringend notwendigen Referenzstrecke für den Transrapid zwischen den beiden Flughäfen zu überprüfen.

Der bayerische FDP-Generalsekretär Martin Zeil übte massive Kritik an der schwarzen Landesregierung. Das Aus für das CSU-Prestige-Projekt zeige, „dass die finanzielle Planung der Staatsregierung für den Transrapid auf Sand gebaut war und CSU-Chef Erwin Huber die Öffentlichkeit, wie bereits bei der Krise um die Bayerische Landesbank, hinter Licht geführt hat.“ Nach Ansicht Zeils habe der bayerische Finanzminister Erwin Huber (CSU) mit diesem "unseriösen Vorgehen" den Technologiestandorten in Bayern und Deutschland "einen schweren Schaden" zugefügt. "Kostensteigerungen in diesem Umfang ergeben sich nicht innerhalb eines Jahres. Die CSU kann nicht mit Geld umgehen, das steht fest", betonte Zeil.

Der Münchner FDP-Bundestagsabgeordnete Rainer Stinner, bezeichnete die Entscheidung des Verkehrsministeriums als „Schlag ins Gesicht für alle, die sich für das Projekt eingesetzt haben“. Verantwortlich ist seiner Meinung nach die Landesregierung, für die das Aus einer „großen Blamage“ gleichkomme. Entweder man habe es in diesem Fall mit „grober Unfähigkeit“ zu tun oder die CSU habe die tatsächlichen Kosten „unter den Tisch fallen lassen“, so Stinner.

## Aachener Zeitung

Seite 15 AN A1 · Nummer 38

Mittwoch, 6. Februar 2008



Sie leiten jetzt die Geschicke des CDA-Kreisverbands Aachen-Stadt: von links Jürgen Lang (stellvertretender Vorsitzender), Christian Stein (Geschäftsführer), Jörg Lindemann (Vorsitzender) und Elke Behlau (stellvertretende Vorsitzende).  
Foto: Ralf Roeger

### CDA mit neuer Führungsspitze

Klaus Dornseifer Ehrenvorsitzender. Gegen Liberalismus wie Kollektivismus.

Erika Lebowski  
Püttenhorst 16  
21035 Hamburg

**Persönlich**  
**Frau Bundeskanzlerin**  
**Dr. Angela Merkel**  
**Bundeskanzleramt**  
**Willy-Brandt-Straße 1**  
**10557 Berlin**

Hamburg, den 02.04.2008

**Aus für den Transrapid ?**

**Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin Dr. Merkel,**

**es ist mir ein sehr großes Bedürfnis, Ihnen heute in der Angelegenheit Transrapid zu schreiben.**

Ich bin eine alte Frau von 82 Jahren und habe mich ein Leben lang für Politik interessiert. Da ich die NS-Zeit und den 2. Weltkrieg erlebte, habe ich mich gefreut, daß sich unser Land mit allen Hochs und Tiefs zu einer der stabilsten Demokratien in der Welt entwickelt hat.

Ganz große Erwartungen hatte ich nun an den offenbar bevorstehenden Einsatz des Transrapid in unserem Lande.

1922 wurde die Magnetschwebetechnik von Hermann Kemper erfunden (Patenterteilung 1934). Seitdem wurde sie immer weiter zur technischen Perfektion entwickelt.

Ich war selbst in Lathen/Ems und erlebte dort einen wunderbar leisen Zug trotz der hohen Geschwindigkeit von 430 km/h. Der Transrapid ist für mich der umweltfreundlichste Zug, den es weltweit gibt. Er stößt wenig CO<sub>2</sub> aus, verbreitet kaum elektromagnetische Strahlung und entlastet die Umwelt durch geringste Geräusch-Emissionen. Weitere Vorzüge muß ich Ihnen, sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin als Dipl.-Physikerin nicht erläutern.

Sie haben einmal gesagt: „Deutschland ist das Land der Ideen!“. Ich stimme Ihnen darin, wie in vielen anderen Fällen vollkommen zu. Ich kann es aber nicht hinnehmen, daß in unserem Land entwickelte Ideen nicht bei uns zum Einsatz kommen.

Darüber sind viele Menschen in meinem persönlichen Umfeld, zu denen Ingenieure, Techniker und Wissenschaftler gehören, sehr enttäuscht. Die vorgebrachten Gründe sind m. E. wenig stichhaltig, wenn man bedenkt, daß sich der Kostenrahmen von 1,85 Mrd. € auf Kalkulationen von 2002- 2004 stützt. Die politischen Akteure hätten die sich fortentwickelnden Preise im Lohn- und Rohstoffsektor schon sehr wohl im Blick haben können.

Mit dieser schmerzlichen Absage (ich betrachte sie als vorläufig) können 5.500 Arbeitsplätze nicht besetzt werden; die damit verbundenen höheren Steuereinnahmen, Entlastungen der Sozial-Versicherungsträger erfolgen nicht und was sehr schwer wiegt ist, daß durch den Verlust des Transrapid unseren Nachkommen, welche der Staat von morgen sind, ein Stück technologischer Zukunft genommen wird.

Wenn nun schon wegen der zu hohen Kosten, die durch zusätzliche Forderung nach Lärmschutz, Untertunnelungen etc. entstanden sind, das Transrapid-Projekt in München zurückgestellt werden müßte, wäre es doch vernünftig und folgerichtig, daß die ursprüngliche Verbindung Hamburg-Berlin im Rahmen einer europäischen Planung reaktiviert würde.

Ich weiß, daß unser 1. Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Ole von Beust schon lange Hamburg – Berlin befürwortet. So hat z. B. der Landesausschuss der CDU-Hamburg am 15.09.2004 beschlossen, den Transrapid Hamburg-Berlin in die erste Priorität zu setzen. Auch die Partei der Grünen müßte den Transrapid wegen seiner absoluten Umweltfreundlichkeit befürworten. Schon deshalb, weil der immer stärker werdende LkW-Verkehr auf unseren Autobahnen entlastet würde.

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin, ich hoffe und wünsche, daß Sie von Ihrem Weisungsrecht Gebrauch machen und dem Transrapid in Deutschland durch Ihr Wort eine Chance geben und nicht den Fehler der Herren Mehdorn und Schröder vom 05.02.2000 wiederholen und diese Technik für uns verloren geben.

Ich grüße Sie sehr herzlich und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Erika Lebowski

## Wie die Bahn den Transrapid ausbremste

Am Scheitern des Magnetzuges in München trägt die Bahn AG mehr Verantwortung als bisher bekannt. Das Projekt war ihr zu riskant



Von Nikolaus Doll  
und Jan Hildebrand

Im Internet wurde der Transrapid sehr schnell beerdigt. Die Seite der DB Magnetbahn – die Firma sollte den Superzug planen und betreiben – ist bereits abgeschaltet. Stattdessen erscheint nur noch eine Stellungnahme des Mutterkonzerns, der Deutschen Bahn: Man sei überrascht und enttäuscht vom angekündigten Aus in München. „Der Standort Deutschland hat damit ein wichtiges Leuchtturmprojekt verloren“, schreibt Bahn-Chef Hartmut Mehdorn. Doch an dem öffentlich bekundeten Bedauern mehrten sich Zweifel. „Es ist unerträglich, wie sich Politik und Wirtschaft durch den Vorstand der Bahn an der Nase herumführen lassen“, sagt Gerhard Hess, Hauptgeschäftsführer des bayerischen Bauindustrieverbandes. „Hier ist die Zeit reif für personelle Konsequenzen.“

Die harten Worte erscheinen zunächst als durchsichtiges Ablenkungsmanöver – schließlich wurde die Kostenexplosion beim Transrapid von 1,85 auf 3,4 Milliarden Euro vor allem den Bauunternehmen angelastet, die für die Trasse verant-

wortlich sind. Aber nun kommen immer mehr Details ans Licht, die einen Schluss nahelegen: Die Deutsche Bahn trägt mehr Verantwortung für das Aus der Münchner Magnetbahn als bislang bekannt.

Das behauptet nicht nur Baufunktionär Hess. Manager aus dem Transrapid-Konsortium, das aus den Bauunternehmen Hochtief, Bilfinger Berger, Max Bögl und den Zücherstellern Thyssen Krupp und Siemens besteht, äußern sich ähnlich. „Die Industrie ist von der Bahn bei diesem Projekt verhöhnt worden. Mehdorn und seine Manager wollten den Transrapid gar nicht – und haben sich entsprechend verhalten“, sagt ein mit dem Projekt vertrauter Manager des Konsortiums.

### Bahn übernahm das Kommando

Der Deutschen Bahn kam eine Schlüsselrolle bei der Münchner Strecke zu. Sie war zusammen mit

dem Freistaat Bayern an der sogenannten Bayerischen Magnetbahn-vorbereitungsgesellschaft (BMG) beteiligt, die das Projekt anstieß. 2005 wurde die Deutsche Bahn AG mit ihrer Tochter DB Magnetbahn sogar alleiniger Träger. Diese Entscheidung fiel unter dem damaligen bayrischen Wirtschaftsminister Otto Wiesheu (CSU), der ein gutes Jahr später selbst in den Vorstand der Bahn wechselte.

Ein Kenner der Materie berichtet, dass sich bei der Planungsgesellschaft einiges änderte, nachdem die Bahn das alleinige Kommando übernahm. „Viele der alten Mitarbeiter wurden rausgekegelt“, sagt der ehemalige BMG-Mann. Stattdessen seien Leute zur Magnetbahn gekommen, die schon bei den geplanten Transrapid-Strecken in Nordrhein-Westfalen und Berlin-Hamburg „den Stecker im Auftrag von Mehdorn zogen“.

Das Projekt in München trieb die DB Magnetbahn allerdings zunächst weiter voran: Sie plante, war Bauherr und hätte den Zug später auch betrieben. Und im September vergangenen Jahres schlossen Politik, Bahn und das Transrapid-Konsortium aus ThyssenKrupp, Siemens und den Baukonzernen (auch



Skeptisch: Bahnchef Mehdorn neben einem Transrapid

(Die Welt vom 3.4.2008, Fortsetzung auf den nächsten zwei Seiten)

GSV, Gesamtsystemverantwortlicher, genannt) eine Vereinbarung: Der Transrapid sollte für 1,85 Milliarden Euro kommen. Der damalige bayerische Ministerpräsident Edmund Stoiber feierte: „Wir haben den Durchbruch für den Bau der Transrapid-Strecke geschafft.“

### Zu früh gefeiert

Doch der CSU-Landesvater hatte sich zu früh gefreut. Denn die unter Druck zustande gekommene Festpreisvereinbarung stellte sowohl die Bahn als auch das Transrapid-Konsortium vor ein Problem: Die Unternehmen hätten alle späteren Kostensteigerungen tragen müssen.

Die Bahn war aber offenbar nicht gewillt, sich an diesem Risiko zu beteiligen. Am 30. November bekamen ThyssenKrupp, Siemens und die Baukonzerne Post von der Bahn. Die ließ in drei Schüben an jeden Projektpartner Unterlagen für den Vertragsentwurf zustellen.

Als die Industriemanager sich durch die Unterlagen kämpften, wurden sie blass: „Es ist zwar in Ordnung, dass bei Vorhaben in dieser Größenordnung knallharte Klauseln festgeschrieben werden. Aber was auf diesen mehr als 3000 Seiten stand, war ohne Beispiel, das haben wir noch nie erlebt“, sagt ein Beteiligter. „Die Bahn machte genaueste Vorgaben, hat aber keinerlei Risiko und keine Haftung über-



Hans-Joachim Mehdorn  
Transrapidmodell

nehmen wollen.“ Das sollte auf das Konsortium abgewälzt werden, allein für Siemens und ThyssenKrupp wären Risiken von ein bis zwei Milliarden Euro aufgelaufen, heißt es. Auch Vertreter der Bauindustrie sind empört über

die 17 Umzugskartons und 200 Ordner Unterlagen und den Vertragsentwurf: „Wenn man das liest, wird einem übel.“

Tatsächlich ist das Vertragswerk, das der WELT vorliegt, harter Tobak. „Der GSV (das Transrapid-Konsortium, Anmerk. d. Red.) übernimmt alle Baugrundrisiken“, heißt es etwa. Der Tunnelbau hätte dadurch für die Firmen teuer werden können. „Das ist absolut inakzeptabel. Jede archaisch bedeutsame Scherbe hätte den Bau auf unbestimmte Zeit stoppen können, und dann wären wir und nicht wie üblich der Bauherr verantwort-

lich dafür gewesen“, sagt ein Manager der beteiligten Firmen.

Fassungslos macht die Manager von Bauindustrie und Transrapid-Herstellern auch folgende Klausel: Sollte die Realisierung der Magnetbahn aufgegeben werden, „gleich aus welchem Grund“, kann die Bahn fristlos kündigen. In diesem Fall würden die Konzerne von der Bahn nur die „verwertbaren Leistungen“ erstattet bekommen. Das bedeute „quasi null Euro“, beschwert sich ein Vertreter der Bauindustrie. „Wie will man einen halbfertigen Tunnel oder eine leere Transrapidtrasse verwerten?“ Ein Professor einer Berliner Hochschule, der sich mit Baurisiken beschäftigt, kommt zu einem klaren Urteil: „Das ist sehr ungewöhnlich, und so würde das wahrscheinlich kein Unternehmen unterschreiben.“

Und der knapp 150 Seiten starke Vertrag enthält neben Details zum Bau weitere Härten: „Bei Widersprüchen zwischen Vertragsbestandteilen, innerhalb von Vertragsbestandteilen und für eventuelle Vertragsauslegungen gilt im Zweifel die für den AG (Auftraggeber, also DB Magnetbahn, Anmerk. d. Redaktion) jeweils günstigere Festlegung. Welches die günstigere Festlegung ist, bestimmt der AG.“

### Zornige Aktenvermerke

Im Zweifel für die Bahn – diese Bestimmungen quittierten die Manager des Konsortiums intern mit zornigen Hinweisen, die der WELT ebenfalls vorliegen: „Dies ist ein unsinniges zusätzliches Risiko“, heißt es beispielsweise. Das Fazit der Mitarbeiter von ThyssenKrupp, Siemens und den Baukonzernen ist ernüchternd. Sie konstatieren „Risiken in den Bereichen: Auslegung, Genehmigung, Baugrund, Termin, Vergütung, Liquidität, Gewährleisten, Regelwerk, Betriebskosten, Versicherung und Haftung“.

„Wir haben versucht, die strittigen Fragen zu verhandeln. Zwecklos. Die Bahn ist keinen Millimeter von den Punkten abgewichen“, berichtet ein Manager der Transrapid-Bauer. Deshalb habe man die Risiken in das Angebot einpreisen müssen, heißt es. Zusammen mit zusätzlichen Anforderungen wie tiefere Tunnel verteuerte sich die Offerte und durchbrach die vereinbarten 1,85 Milliarden Euro deutlich, die noch auf einer Preisschätzung von 2004 beruhten. Die Stei-

gerung war so extrem, dass allen Beteiligten klar wurde, dass der Transrapid so nicht schweben wird. Also wurde das Aus verkündet.

Und der Verantwortliche war schnell gefunden. Sowohl in der Politik als auch bei den Transrapid-Herstellern wurde auf die hohen Baukosten verwiesen. Die Vorwürfe gegen die Bahn mag indes offiziell kein Unternehmen aus dem Konsortium bestätigen. Aus gutem Grund: Der Berliner Konzern ist hierzulande ein extrem wichtiger Auftraggeber, etwa für Siemens. In wenigen Wochen schreibt die Bahn ihre neue IC-Flotte aus. Niemand in der Schientechnikbranche wagt es, sich kurz vorher mit Mehdorn anzulegen.

Nur hinter vorgehaltener Hand werden Mitarbeiter des Konsortiums deutlicher: Mit dem Vertragsentwurf habe die Bahn die Münchner Strecke „totmachen wollen“, sagt einer. Und viele in der Politik nahmen die Gelegenheit dankend wahr und stiegen aus dem Projekt aus. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) und der bayerische Ministerpräsident Günther Beckstein (CSU) galten schließlich nie als flammende Transrapid-Fans.

Bahnchef Mehdorn war ebenfalls kein Freund der Schwebebahn, auch wenn dies heute offiziell anders klingt. Gleich nach seinem Amtsantritt im Dezember 1999 legte er sich mit den Transrapid-Befürwortern an, weil er keine Trasse zwischen Hamburg und Berlin bauen wollte. Eine Magnetbahn zwischen Düsseldorf und Dortmund hielt Mehdorn zwar eher für möglich, dennoch blieb er skeptisch. „Ich bin doch nicht für das Wohl der deutschen Bahnindustrie verantwortlich“, sagte er der WELT ein Jahr nach Amtsantritt.

### Teure Insellösung

Der Transrapid habe nie in das Konzept der Deutschen Bahn gepasst, sagt jemand, der sich lange mit dem Münchner Projekt beschäftigte und einen guten Draht in den Berliner Konzern hat. „Die sind auf die Schiene fixiert, das ist eine andere Denkweise.“ Der Transrapid und seine Spezialtrassen sind eine Insellösung, kein anderer Zug kann darauf fahren. Für die Bahner ist das ein Manko, denn in Deutschland setzt man anders als beim Hochgeschwindigkeitszug TGV in Frankreich darauf, dass die Trassen von möglichst vielen Zugtypen genutzt werden. Der Transrapid hingegen ist teuer und dreht einsam

seine Runden auf Spezialgleisen. So falsch ist es also nicht, wenn die Bahn immer wieder die Wirtschaftlichkeit einer Transrapid-Strecke in Deutschland anzweifelte.

Zudem hätte die Münchner Verbindung für die Bahn ein Risiko bedeutet. Anders als sonst im Nahverkehr hätte es keine weiteren staatlichen Zuschüsse gegeben. Die weltweit einzige Strecke im chinesischen Shanghai muss subventioniert werden. Wenn der Zug in München in den roten Zahlen geschwebt wäre, hätte die Bahn zahlen müssen. Nun, nachdem das Projekt abgeblasen wurde, bekommt sie immerhin einen Teil der Planungskosten von 100 Millionen Euro erstattet.

Die Bahn bestreitet den Vorwurf, sie trage die Verantwortung für das Scheitern des Transrapids. „Diese Schwarze-Peter-Spiele sind angesichts der Faktenlage nur noch peinlich“, sagte ein Sprecher. Zu den Vertragsdetails wollte er sich nicht äußern. Bahn-Chef Mehdorn hatte Anfang der Woche auf die Frage, ob er der Magnetbahn nicht nur Krokodilstränen nachweine, geantwortet: „Ich bedauere das abrupte Ende. Aber wir tun nichts, was nicht wirtschaftlich ist und sich nicht rechnet.“

### § A.3.3 Differenzen

Bei Widersprüchen zwischen Vertragsbestandteilen, innerhalb von Vertragsbestandteilen und für eventuelle Vertragsauslegungen gilt im Zweifel die für den AG jeweils günstigere Festlegung. Welches die günstigere Festlegung ist, bestimmt der AG. Der AG kann dabei seine Entscheidung ohne Vergütungs- oder terminliche Auswirkungen frei und ungebunden für eine der in den Vertragsbestandteilen dieses GSV-Vertrages enthaltene Möglichkeit treffen. Bei späteren Leistungsänderungen oder Nichtausführung von Leistungen bemessen sich Mehr- und Minderkosten nach der gewählten Festlegung.

### § C.3.4.2 Baugrund

Der GSV übernimmt alle Baugrundrisiken, bezogen insbesondere auch auf die Tunnel- und Ingenieurbauwerke, die Bedingungen der Gründung wie Bodenpressung, -güte, -qualität und -setzung, Wasserhaltung usw., die Veranlassung und Koordinierung der Kampfmittelsuch- und -beseitigung (Gefahr für die Sicherheit) ein

### § E.1.4 Fristlose Kündigung

Der AG ist berechtigt, den GSV-Vertrag fristlos zu kündigen,

Brisantes Dokument (ii.): der Vertragsentwurf, den die Bahn-Tochtergesellschaft DB Magnetbahn als Auftraggeber (AG) dem Transrapid-Konsortium aus Bauindustrie und den Zulieferern Siemens und ThyssenKrupp vorlegte (GSV genannt) vorlegte. Die harten Klauseln darin sollen wesentlich zum Scheitern des Münchner Prestigeprojekts beigetragen haben. Nun werden Vorwürfe laut, die Deutsche Bahn habe lange auf das Aus des Projekts hingearbeitet. Auf das Transrapid-Werk von ThyssenKrupp in Kassel (o.) kommen schwierige Zeiten zu

Die Online-Version dieses Artikels kann hier nachgelesen werden:

[http://www.welt.de/wirtschaft/article1865720/Wie\\_die\\_Bahn\\_den\\_Transrapid\\_ausgebremst\\_hat.html](http://www.welt.de/wirtschaft/article1865720/Wie_die_Bahn_den_Transrapid_ausgebremst_hat.html)



## Wer vom Aus profitiert und wer verliert

Der Transrapid ist in Deutschland endgültig gescheitert. Doch diese Entscheidung kann auch Gewinner. Die WELT erklärt, wer profitiert und wer trauern muss.

### **ThyssenKrupp und Siemens:**

Die Hersteller des Zuges zählen eindeutig zu den Verlierern. Sie hatten große Hoffnungen in das Münchner Projekt gesetzt. Die Referenzstrecke in der Heimat sollte helfen, die Magnetbahn weltweit zu vermarkten. Nun aber ist der internationale Durchbruch fraglicher denn je. Und die beiden Systemlieferanten müssen sich vorwerfen lassen, viel Geld in ein hoffnungsloses Projekt investiert zu haben, nach Angaben aus der Politik insgesamt immerhin 800 Millionen Euro. Um wenigstens einige der Millionen wieder zu rückzuziehen, müssen Siemens und ThyssenKrupp nun offenbar über einen Transfer der Magnettechnologie nachdenken, entweder in Form einer Lizenzvergabe oder als Verkauf.

### **China:**

Den Chinesen könnte dadurch die Rolle des Gewinners zufallen. Sie haben nun die Chance, die gesamte Technik des Transrapid zu kaufen – und das wohl zum Schnäppchenpreis. Denn Konkurrenz dürfte es kaum geben. Ein Einsatz der Magnetbahn im Nahen Osten ist technisch schwierig, Wüstensand und die empfindliche Transrapid-Technik vertragen

Transrapid-Technik vertragen sich nicht sonderlich gut. Viele andere Länder können sich die teure Magnetbahn kaum leisten. Und mögliche Interessenten wie die USA oder Russland setzen bisher eher auf die Rad-Schiene-Lösung.

### **Alstom und Bombardier:**

Auch in Europa mit seinem gut ausgebauten Hochgeschwindigkeitsnetz dürfte der Transrapid nach dem Aus in München keine Chance mehr haben. Das freut die beiden Zughersteller Alstom und Bombardier. In Europa, dem entscheidenden Bahnmarkt der Welt, stirbt eine drohende Konkurrenz. Weder Alstom noch Bombardier hätten der Magnetbahn etwas Entsprechendes entgegenzusetzen. Bei einem Erfolg des Transrapid hätten sie das Nachsehen gehabt. Nun können sie ungestört mit ihren Schnellzügen punkten. Das Rad-Schiene-Prinzip hat gesiegt.

### **Bauindustrie:**

Die Konzerne Hochtief, Bilfinger Berger und Max Bögl haben einen großen Auftrag verloren. Dabei ging es nicht nur um das Geld des Münchner Projekts. Mit der erfolgreichen Errichtung der Trasse und den komplizierten Untertunnelungen hätten sie sich auch für andere Projekte empfohlen. Nun aber bleibt nur ein Imageschaden: Denn die Bauindustrie wurde in den ersten Tagen nach dem Transrapid-Aus in der Öffentlichkeit als der Kostenverursacher wahrgenommen, an dem die Münchner Verbindung vor allem scheiterte.

### **Steuerzahler:**

Sie konnten bei dem Projekt nicht gewinnen. Bei einer Entscheidung pro Transrapid hätte der Bund 925 Millionen Euro zugeschossen. Der Freistaat Bayern wollte das Projekt mit 490 Millionen Euro subventionieren. Doch das Aus der Magnetbahn ist keinesfalls kostenlos: Die Bundesregierung hat in den vergangenen Jahrzehnten 1,4 Milliarden Euro in die Grundlagenforschung und Entwicklung der Technik gesteckt. Und Bayern wird für die bisherige Planung der Münchner Trasse mehr als 60 Millionen Euro zahlen müssen. Und nun gibt es für die vielen Steuermilliarden nicht mal einen Zug in Deutschland. *jhi/Da./do*

(Die Welt vom 3.4.2008)

Bundeskanzlerin  
Dr. Angela Merkel  
Bundeskanzleramt  
Willy-Brandt-Straße 1  
10557 Berlin

Ines und Ralf Beckkötter  
Penterstr. 5  
49134 Wallenhorst

Wallenhorst, 04.04.08

**Das Ende des Transrapid hat uns sehr betroffen und traurig gemacht**

Sehr geehrte Frau Dr. Merkel,

bei allem Verständnis für diverse Sichtweisen zu den Kosten des Transrapid (es ist ja nicht erst seit gestern bekannt, dass Entwicklung und Aufbau neuer Technologie teuer ist) waren wir doch sehr bestürzt, wie schnell man dieses so wertvolle Projekt für den Wirtschaftsstandort Deutschland begraben konnte.

Fadenscheinige Argumente zu Kosten, die nicht vorhersehbar waren, sind aus unserer Sicht einfach zu weit hergeholt. Nicht mal „Otto-Normalverbraucher“ glaubt daran. Wenn ich mein Haus mit einer Zufahrt versehen muss, die durch einen Berg führt, dann kalkuliere ich diese Kosten bereits vor Baubeginn und wenn ich erst 5 Jahre später mit dem Bau beginne, muss ich die Inflationsrate mit einbeziehen (das macht jeder Banker so). Nein, jetzt soll die Bauindustrie als Kostenverursacher an den Pranger gestellt werden. Das ist nicht nur ungerecht, sondern auch falsch.

Ist bei dem schnellen Entschluss zum Aus auch an die vielen „kleinen“ Verlierer gedacht? Diejenigen, die Ihre Zeit und Energie, nicht zuletzt Ihr Geld für dieses Projekt eingesetzt haben? Die für Ihr Lebenswerk lange gekämpft, alles eingesetzt und jetzt schlagartig alles verloren haben? Ganze Abteilungen sowie Subunternehmer von Thyssen Krupp und Siemens? Der Steuerzahler hat viele Millionen investiert und mit welchem Ergebnis? Nun gibt es nicht mal eine Magnetbahn in Deutschland.

Mit welchem Maß wird hier gemessen? Wer wird für das Versenken der Steuermillionen zur Verantwortung gezogen? Wir hoffen, dass Ihnen viele Menschen schreiben und das über das Aus für den Transrapid noch mal nachgedacht wird und das es noch kein „endgültiges Aus“ ist.

Hochachtungsvoll

Ines Beckkötter

Ralf Beckkötter



Frankfurter Allgemeine Zeitung  
Freitag, 4. April 2008  
Der Transrapid, sanft entschlafen, H.F. Brune Köln  
Sehr geehrte Damen und Herren,

Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel  
Am Toberbusch 19  
21 255 Tostedt

hoffentlich ist er noch nicht selbst entschlafen, Ihr Herr Brune, keiner wünscht ihm ja was schlechtes, aber schlafen, das tut er ganz offensichtlich und ins Internet geht er wohl auch nicht, z.B. pro-transrapid.de. Denn wer zu teuer behauptet, sollte allmählich zur Kenntnis genommen haben, daß alle Verkehrs und Bahnvorhaben stets über 100% teurer abgerechnet wurden als angeboten und, daß Herr Mehdorn im Jahr 2009 die Strecke Hamburg-Berlin nach nur 2,5 Jahren Benutzung für 3 Monate Reparatur sperren muß. Mehrkosten unbekannt, aber wahrscheinlich. Nicht kompatibel wozu, zu Airbus, Flußschiff, Reisebus, PKW, um nur einige zu nennen? Güterverkehr, stellt sich Ihr Schreiber vielleicht Kohle, Eisenerz, Container im ICE vor? Wo hingegen die Beförderung von Flugzeugcontainern selbstverständlicher Bestandteil des Transrapidsystems ist. Weiß er nicht. Das es schwer ist einen Fahrweg umzubauen, bestätigt Ihr Schreiber ja gerade selbst mit seinem beharren auf Rad/Schiene, aber weshalb sollte man das tun, macht man ja bei der Eisenbahn seit 1835 nicht, obwohl es gerade da nötig wäre, siehe Eschede u.a. Wer sollte etwas kaufen was die Erfinder nicht selbst schon benutzen? Vielleicht könnte es ja hilfreich sein, bei den Ignoranten unserer Zeit die Methoden anzuwenden, mit denen die Römer die Brunen von Colonia Agrippinensium zu Wasserleitung, Spülklosett und Römerstraße gebracht haben.

Mit freundlichen Grüßen Dr. Wulf H. Rumpel Tostedt

Helga + Dieter Knippenberg, Am Haunhorst 21, 49078 Osnabrück

Bundeskanzlerin  
Dr. Angela Merkel  
Bundeskanzleramt  
Willy-Brandt-Straße 1  
10557 Berlin

Helga und Dieter Knippenberg  
Am Haunhorst 21  
49078 Osnabrück

Osnabrück, den 6. April 08

#### **Gehofft, gebangt und doch verloren**

Sehr geehrte Frau Dr. Merkel,

der Entschluss, die Strecke zu bauen, sei nicht mehr rückgängig zu machen, **selbst bei Kostensteigerungen**. Das waren einmal die Worte von Herrn Stoiber. Und jetzt wird genau aus eben diesem Grund das Prestigeobjekt Transrapid gecancelt. Was soll der Wähler davon halten? Wie viele Millionen Steuergelder sind hier schon verbrannt?

Ist die **Kostenexplosion** auf 3,4 Milliarden € glaubhaft. Wer hat denn die 1,85 Milliarden geplant und unter welchen Randbedingungen? Wie kann sich ein Konsortium aus hochdotierten, hoch gebildeten Menschen dermaßen verkaulieren?

Der Ausstieg aus dem Transrapid Projekt ist ein schwerer Schiag für den Technologiestandort Deutschland. Ein schwarzer Tag für die Technik, ein schwarzer Tag für den Wähler.

Wir hoffen, dass sich Politik und Industrie doch noch mal zusammensetzten, um nach Alternativen zu suchen. Es muss ja keine „Kurzstrecke“ in Bayern sein. Wir appellieren an Sie: Lassen Sie die Magnetschwebbahn als deutsches Produkt nicht sterben.

Mit freundlichen Grüßen

Helga Knippenberg

Dieter Knippenberg

## Hochgeschwindigkeitszüge

Zu: „Der Transrapid ist endlich am Ende“ von Olaf Gersemann, 30. März

Im Auftrag des Sächsischen Staatsministeriums des Innern wurde eine Vorstudie zu einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Berlin und Budapest in Auftrag gegeben. Sie besagt, dass der Transrapid die bessere Wahl ist. Er wird die ICE-Lösung deutlich vor Ablauf des Nutzungszeitraums betriebswirtschaftlich überholen.

Auf der ICE-Strecke Hamburg–Berlin bröckeln bereits nach wenigen Jahren die Betonschwellen. Sie muss zwecks Reparaturarbeiten in Millionenhöhe in diesem Frühjahr für drei Monate gesperrt werden. Im Übrigen wurde der Transrapid zwischen Hamburg und Berlin niemals endgültig aufgegeben. Aufgrund der aktuellen Entwicklung stellt sich die Frage nach einer neuen Hochgeschwindigkeitstrasse für Personen- und Expressgut-Transport, welche auch die Flughäfen einbezieht, mit höchster Priorität. Denn in absehbarer Zeit müssen auf der Schiene Kapazitäten geschaffen werden, die im Zehnminutentakt Güterzüge ab Frankfurt/Oder in Richtung Hamburg ermöglichen. Da ist der ICE im Weg.

Michael Dittmer, Kiel

WamS 06.04.2008

<http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/Transrapid;art271,2512568>

Der Transrapid und die verpasste Zukunft

Der Berliner Professor Peter Mnich gilt als Vater des Magnetzugs – er hofft, daß nun wenigstens die Chinesen zu der Technik stehen. Berlin - Zur Zukunft kann man zwei Arten von Verhältnis pflegen, entweder man sieht sie als Fortsetzung der Gegenwart, die unweigerlich passiert, oder als Kostbarkeit, die man auch verpassen kann. Peter Mnich gehört zur zweiten Sorte, und so schaut er seit dem 27. März nach China. Seitdem Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) das Aus für den Transrapid verkündet hat, vermutet er die Zukunft dort – vor allem in Schanghai, dem einzigen Ort auf der Welt, wo die Magnetschwebebahn fährt. Peter Mnich ist so etwas wie der Vater des Transrapid, wenn man ihn so nennt, lächelt er. Vatergemäß umgibt er sich mit Gegenständen, die an den Zug erinnern: In seinem Arbeitszimmer in Berlin-Charlottenburg hängt ein Gemälde, in blau und gelb, darauf ein Transrapid, auf dem Regal steht ein Modell der Bahn. Selbst Mnichs Krawattennadel ist geformt wie ein Zug. Gleich nach seinem Studium an der TU Berlin fing es an mit Peter Mnich und der Schwebebahn. Sie war sein erstes Projekt nach der Uni; er war dabei, als die Bahn 1979 auf der Verkehrsausstellung in Hamburg vorgestellt wurde. Dieselbe Stadt, die 21 Jahre später mit der ersten großen Schlappe des Transrapid verbunden sein sollte: der Entscheidung, dass er zwischen Hamburg und Berlin nicht zum Einsatz kommen würde. Da war Mnich längst selbst Professor an der TU Berlin, Schwerpunkt „Neue Bahntechnologien“, und Leiter des Instituts für Bahntechnik – und jede Niederlage des Transrapid war auch seine eigene. Die Hamburg-Berlin-Strecke sollte der Anfang einer Zukunft sein, die sich Mnich über Prag und Wien bis nach Budapest gedacht hatte – in drei Stunden. Kürzlich ist Mnich wieder einmal mit dem ICE nach Hamburg gefahren, anderthalb Stunden lang. Viel Zeit, um an den Transrapid zu denken. Den Peter Mnich sich wenigstens für München noch erhoffte. Nun ist auch dieser auf 37 Kilometer heruntergeschrumpfte Traum geplatzt. „Der Entscheidungsprozess ist undurchsichtig gelaufen“, sagt der Ingenieur. „Die hohen Kosten erscheinen mir nicht plausibel.“ Eine Variante über der Erde sei günstiger gewesen. Fast scheint es Mnich, als hätten die Menschen nach Gründen gesucht, gegen den Zug zu sein, nach dem Unglück auf der Strecke im Emsland etwa. „Ich bitte, das nicht falsch zu verstehen“, fügt er hinzu. Das sagt Mnich oft – als fühle er sich und seine Schwebebahn missverstanden. Peter Mnich wiederum versteht Deutsch-

land nicht mehr. 1958 kam er mit den Eltern aus Oberschlesien. „In Deutschland ist die Zukunft“, sagte sein Vater damals. Was Deutschland jetzt tut, passt nicht zu Mnichs Bild von diesem Land. „Der Transrapid ist doch die Zukunft vom Verkehr.“ Es kommt selten vor, dass Menschen mit solcher Hochachtung von ihrem Widersacher sprechen wie Michael Cramer, wenn es um Mnich geht: „Ich schätze ihn sehr“, sagt Cramer, der für die Grünen im Europaparlament sitzt und vehementer Transrapid-Gegner ist. Mit Mnich habe er immer toll gestritten, sagt er. „Er ist eben verliebt in die Technik.“ Sein gutes Recht als Wissenschaftler, findet Cramer. Neben dem Schwebebahn-Modell in Mnichs Büro liegt ein Buch, es heißt „Der China Code“. Gerade war Mnich da, er hat Fotos mitgebracht – zum Beispiel er neben dem Transrapid. Mnich unterrichtet an der Universität in Schanghai. Seine Studenten dort hat er zum Transrapidfahren eingeladen, sie können sich das selbst nicht leisten. Mnich ist in Sorge, ob China die Trasse ausbauen wird; die Menschen könnten sich ja auch fragen, warum die Deutschen den Zug nicht selbst bauen, wenn er wirklich so gut ist. An diesem Morgen hat Mnich den Chinesen geschrieben. Sie sollten doch bitte festhalten am Transrapid.

Verena Friederike Hasel (Erschienen im gedruckten Tagesspiegel vom 14.04.2008)

<http://www.merkur-online.de/regionen/mstadt/:art8828,910981>

14.04.2008 19:18 Uhr | aktualisiert: 14.04.2008 20:24 Uhr

Transrapid-Projekt offiziell beendet München – Das Scheitern des Münchner Transrapid-Projekts ist nun auch formal besiegelt. Die DB Magnetbahn hat ihren Antrag auf Planfeststellung zurückgezogen. Am Abstellgleis: der Transrapid zum Flughafen. Politisch waren die Weichen für den Transrapid schon seit zwei Wochen gestellt - Richtung Abstellgleis. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) und Ministerpräsident Günther Beckstein (CSU) waren da mit der Botschaft an die Öffentlichkeit getreten, dass die 37 Kilometer lange Schwebebahn-Strecke vom Hauptbahnhof zum Flughafen nicht 1,85 Milliarden, sondern 3,4 Milliarden Euro kosten würde und deshalb nicht realisierbar sei. Erst vergangene Woche zog der Münchner Stadtrat seinen geplanten Bürgerentscheid gegen die Magnetschwebebahn zurück. Er hatte sich dabei auf die Zusagen des Freistaats und der DB Magnetbahn verlassen, dass auch der entscheidende Antrag auf Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt (EBA) in Bonn zurückgenommen werde. Wie EBA-Sprecherin Bettina Baader gestern bestätigte, hat die DB Magnetbahn diesen Antrag bereits am Freitag zurückgezogen, nachdem auch Bahnchef Hartmut Mehdorn dafür grünes Licht gegeben hatte. Das Eisenbahnbundesamt werde nun sämtliche Verfahren für das Vorhaben einstellen und die Beteiligten benachrichtigen, sagte die EBA-Sprecherin. Hartmut Mehdorn - Der Bahnchef gab grünes Licht zum Transrapid-Aus. Dazu zählen auch die Gegner des Projekts, die bei dem Planverfahren tausende Einwendungen eingebracht hatten. Deren Anwalt Wolfgang Baumann hatte vom Eisenbahnbundesamt die Erstattung der Verfahrenskosten von rund 100 000 Euro gefordert. "Es gibt keine gesetzliche Grundlage, um Ausgleich zu zahlen", erklärte EBA-Sprecherin Baader. Insgesamt dürften die Münchner Transrapid-Pläne rund 200 Millionen Euro gekostet haben. Der Freistaat bezifferte seine Planungskosten mit 70 Millionen Euro, die Bahn steuerte rund 60 Millionen bei. Weitere 74,5 Millionen steckte das Bundesverkehrsministerium in die Entwicklung des Kurzstrecken-Transrapids mit breiteren Türen und einem höheren Fahrgastraum. Das Bundesministerium schränkte lediglich ein, dieses Programm sei "nie ausschließlich für das Projekt Transrapid München ausgelegt gewesen". Voraussichtlich in den nächsten drei Monaten wird auch die Planungsgesellschaft des Münchner Transrapid, die DB Magnetbahn, aufgelöst. Ihre 40 Mitarbeiter werden voraussichtlich im Konzern der Bahn wieder einen Arbeitsplatz finden.

# Containertransporte mit dem Transrapid

**VERKEHR** Vorstand berät in Rodenkirchen die Situation nach Aus in München

Die Technologie müssen in Europa bleiben. Sie helfe bei der Sicherung von Arbeitsplätzen.

**RODENKIRCHEN/BEA** – Sie sind ein Kreis von rund 50 engagierten Bürgern, die auf die Realisierung einer Transrapid-Strecke in Europa bauen. Dies ist das Ziel der „Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid)“. Kassenwart des gemeinnützigen Vereins ist der Rodenkircher Horst Wieting, der seine Vorstandskollegen jetzt zu einer öffentlichen Sitzung im „Bier-Cafe-Hülsmann“ in Rodenkirchen begrüßte.

Dort war die GFM am 9. Juni 2000 gegründet worden, nachdem es vorher bereits ein Transrapid-Freundeskreis in Rodenkirchen gab. Horst Wieting ist nach wie vor von der Magnetschwebetechnologie fasziniert. Er sieht darin angesichts steigender Ener-



Kassenwart Horst Wieting, die beiden Vize-Vorsitzenden Michael Dittmer und Dr. Wulf Rumpel sowie Vorsitzender Friedrich Wilhelm Merck berieten die Situation. BILD: SCHULTE

gie- und Transportpreise einen großen Nutzen für die Volkswirtschaft. Durch die wesentlich schnellere Personbeförderung erhielten die Menschen die Möglichkeit, ortsunabhängig zu arbeiten und somit europaweit zu agieren, sagte Horst Wieting.

Anlass des Rodenkircher Treffens der GFM war das vor zwei Wochen abgesagte Trans-

rapidprojekt München, das wegen zu hoher Kosten schließlich nicht zu verwirklichen ist. Es war bereits das dritte Magnetschnellbahnprojekt, das nach längerer Planungsphase vorzeitig abgebrochen wurde.

Genau zwei Tage nach der Rücknahme des Planfeststellungsantrages reichte die GFM zusammen mit der 2003

von ihr gegründeten Deutschen EuroRapid GmbH & Co.KG ein Verkehrskonzept ein, mit dem sich die Transportströme des dritten Jahrtausends bewältigen ließen.

Nach Ansicht des GFM-Vorsitzenden Friedrich Wilhelm Merck könne die Verlagerung des aufkommenden Güterverkehrs nicht auf die Schiene verlegt werden, da die Bahn kaum über die Kapazitäten für eine Steigerung der Transportleistung verfüge. Die Magnetschwebebahn soll sowohl Fracht- als auch Seecontainertransporte übernehmen sowie mit einer Spitzengeschwindigkeit von 550 km/h auch den Personenverkehr bewältigen.

Vor allem aber solle die Technologie in Deutschland und Europa bleiben und hier die Arbeitsplätze sichern helfen, forderten die GFM-Mitglieder in Rodenkirchen. Aus dem Technologieprojekt solle endlich ein Transportprojekt werden.

Nordwest-Zeitung 15.04.2008, S.38

# ICE-Drama

▶ Zug bei Tempo 220 entgleist

▶ 19 Verletzte ▶ 141 Menschen im Tunnel gefangen ▶ Wie sicher ist der ICE?

Montag, 99/18  
28. April 2008 0,50 €

# Bild

Der entgleiste Unglücks-ICE: Durch den Aufprall wurde die Front zerstört. Foto: JOERG VOLKERLING

401 511-1

DAS VIDEO  
www.bild.de  
wsp.bild.de

Es war ein Alptraum – und ein Wunder zugleich! Ein ICE raste mit 220 Stundenkilometern in eine Schaf- herde, entgleiste in einem Tunnel. 19 Menschen wurden verletzt, 3 von ihnen schwer! Das Protokoll der ICE-Katastrophe bei Fulda, wie Augenzeugen den Unfall erleben, wie sicher unsere Züge sind – Seite 3

NEUE SERIE

So erziehen

4:1! Bayern

DR.-ING. WULF H. RUMPEL

21255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Tostedt, 1. Mai 2008

Hamburger Abendblatt, Montag, 28. April 2008, Wenn Technik an ihre Grenzen stößt, C. Rind

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein Meisterwerk versierter Ingenieurskunst, wie Sie schreiben, mag er ja sein, der ICE, aber so lange sich seine Ingenieure nicht ernstlich und grundlegend auch mit dem überkommenen Schwachpunkt Rad/Schiene beschäftigen, werden weiterhin immer leichtere und schnellere Vehikel auf 2 schmalen Eisenbändern, im moderierten Sinuslauf, durch die Lande schlingern und es wird eine kleine Schar von Schafen, eine Windboe im ungünstigen Moment, eine Unregelmäßigkeit an Schiene oder Weiche zu unkalkulierbaren Risiken führen. So traurig wie der Unfall in Lathen auch war, der Transrapid blieb jedenfalls auf seiner Strecke, denn er wird sicher geführt, weil er den Fahrweg sinnvoll umschließt und Schafe höchstens unter ihm und keineswegs auf ihm gehen. Auch wenn diesmal noch ein Tunnel die fürchterliche Wiederholung von Eschede verhinderte, wird so etwas systembedingt immer wieder geschehen. So grotesk es auch ist, der zweifelhafte ICE fährt schon wieder, während die weit in die Zukunft weisende Magnetschwebbahn noch immer auf die Erneuerung der Betriebserlaubnis wartet.

Mit freundlichen Grüßen Dr. W. Rumpel

DR.-ING. WULF H. RUMPEL

21255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Tostedt, 1. Mai 2008

Rheinischer Merkur, Nr. 218, 1. Mai 2008, Zitat der Woche

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Herr Mehdorn weiß ganz genau was er da sagt, für diesmal hat er noch Glück gehabt, der fragliche Tunnel bewahrte ihn und sein Steckenpferd ICE nicht nur vor einer grausigen Wiederholung von Eschede sondern auch vor der Zuweisung der damit verbundenen alleinigen Verantwortung. Denn er war es, der am 5. Februar 2000 die vor dem Ende des Planfeststellungs-verfahrens stehende Magnetschwebestrecke Hamburg-Berlin zugunsten seiner Alttechnik vom Tisch wischte und damit seiner Bahn und dem Industriestandort Deutschland einen schweren Nachteil verschaffte. Der Geschwindigkeitssektor um 500 km/h bleibt weiter unbesetzt und infolgedessen verlagern sich die bundesdeutschen Verkehrsströme, mangels ernstzunehmender Alternativen im spurgeführten Verkehr, weiter zunehmend auf Straßen und Luftwege. Die aus Kostengründen in Alttechnik ausgebaute Strecke selbst muß demnächst, nach nur ca. 3 Jahren Betrieb, für 3 Monate zu Reparaturmaßnahmen gesperrt werden. Zusätzliche Kosten zu dieser angeblich preiswerteren Lösung wurden bezeichnenderweise nicht genannt, sind eigentlich auch ohne besondere Bedeutung, da in der Regel ohnehin 100% teurer abgerechnet wird. Die nun in der Öffentlichkeit diskutierte Einzäunung der Bahndämme soll nur vom Thema ablenken, der aufgeständerte Fahrweg, 80 cm bzw. 4,70 m hoch, der Magnetschnellbahn erübrigt solches und Lärmschutzzäune benötigt sie sowieso nicht, da sie bei vergleichbaren Geschwindigkeiten nur etwa halb so laut ist wie die Eisenbahn.

Mit freundlichen Grüßen Dr. W. Rumpel

DR.-ING. WULF H. RUMPEL

21255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Tostedt, 1. Mai 2008

Frankfurter Allgemeine Zeitung, Dienstag, 29. April 2008, Respekt vor dem Volk

Sehr geehrte Damen und Herren,

sicher war es nicht die Angst der CSU vor einem Volksentscheid, der ohnehin wegen der Finanzhoheit der Regierung vom Bayerischen Verwaltungsgericht zurückgewiesen worden wäre, ganz abgesehen davon, daß sich mit Bayern-ProRapid längst die Gegenbewegung etabliert hatte und damit erst eine weiterführende, argumentative Auseinandersetzung Platz greifen konnte. Nein es waren die 4 Mrd. € die zur Rettung der BLB ganz schnell und ganz leise benötigt wurden. Da paßten Vereinfachungen der von der Stadt München und der Bahn in unheiliger Allianz rechtzeitig hineingedrückten, kostensteigernden Extramätzchen zur Streckenführung nicht ins Bild, waren zeitraubende Alternativangebote nicht erwünscht. Bedenkt man weiterhin, daß die Anleger durch den Sicherungsfond der deutschen Banken gesichert sind, muß man viel eher zu dem Schluß kommen, hier ging wieder einmal ängstliche Bestandswahrung vor kühle Zukunftsplanung und Friedensinvestition.

Mit freundlichen Grüßen Dr. W. Rumpel

Dipl.-Ing. Robert Gellekum, Mitglied d. Vereins "Bayern Pro Rapid", Dahmeweg 16, 22547 Hamburg,  
E-Mail: [RGellekum-consult@t-online.de](mailto:RGellekum-consult@t-online.de)

Vorstand  
Bayern pro Rapid e.V.  
Postfach 86 02 62  
61629 München

Hamburg, 20. April 2008

Mitgliederversammlung am 06.Mai 2008/  
Ihr Schreiben vom 17.April 2008

Sehr geehrte Herren,

für Ihre Einladung zur Mitgliederversammlung bedanke ich mich. Vor mir liegt Ihre Broschüre "Ja zum Transrapid". Wenige Monate nach Gründung des Vereins "Bayern pro Rapid" schlagen Sie der Mitgliederversammlung als TOP 8 die Auflösung des Vereins vor. Hoffentlich lehnen die anwesenden Mitglieder Ihr Ansinnen ab.

Warum?

Der Transrapid 09 (TR09), gebaut mit Finanzmitteln des Bundes, steht seit April 2007 als Prototyp für die MSB München Hbf – München Flughafen auf der TVE (Transrapid Versuchszentrum Emsland) in Lathen (s.Anl.).

Herr Dr. Cromme, Aufsichtsratsvorsitzender der ThyssenKrupp AG und neuerdings der Fa. Siemens AG und Vorsitzender verschiedener Hauptversammlungen, sagte mir, auftretend vor 3000 Menschen als Bundesbeauftragter für den Transrapid einer Partei, anlässlich einer HV in Bochum: „Herr Gellekum, von den 120 Millionen € an Steuergeldern der in Deutschland wohnenden Menschen bekam unsere Firma 80 Millionen € für den Bau des TR09 im Werk Kassel“.

Als Aufgabe unseres Vereins und damit die des Vorstandes betrachte ich den Einsatz für eine Genehmigung, damit der TR09 im Namen des Souveräns der BRD wieder fahrend schweben darf bei 500 km/Std.

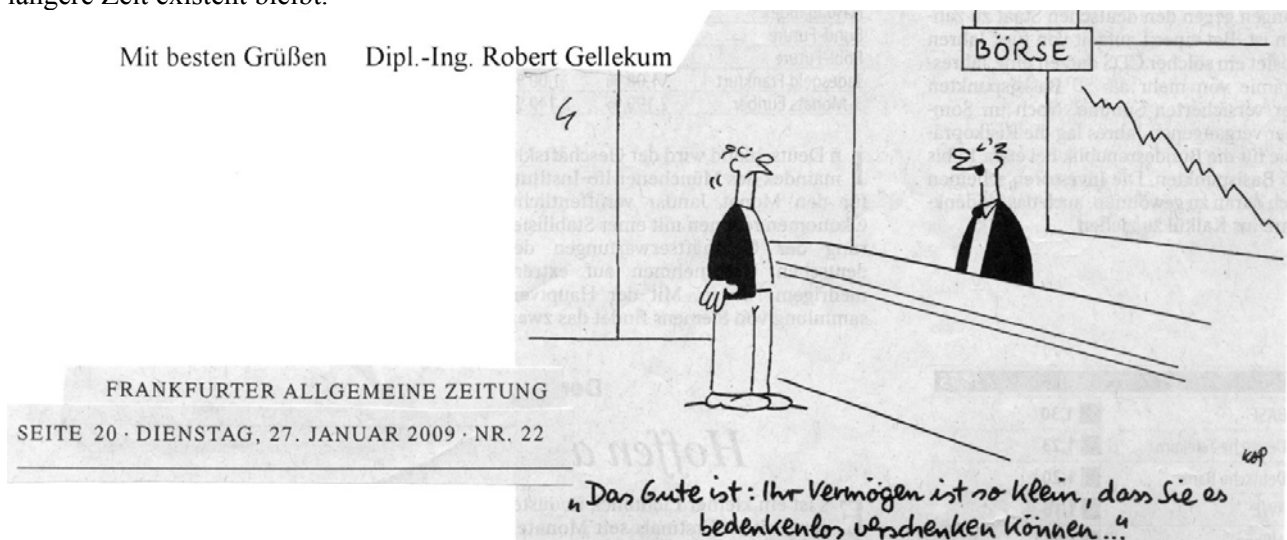
In Ihrem Einladungsschreiben deuteten Sie den Wunsch unserer Mitglieder an, das Betätigungsfeld unseres Vereins nicht sang- und klanglos zu räumen.

In Ihren Verlautbarungen gingen Sie von einer Finanzierbarkeit der MSB aus. Die von den Firmen ThyssenKrupp und Siemens weit überhöhten neuesten Kostenaufstellungen brachten das gesamte Projekt zu Fall. Den meisten Mitgliedern unseres Vereins ist nicht klar geworden, welche politischen Kräfte die MSB München Hbf - München-Flughafen nicht mehr gewollt haben.

Können Sie in der Mitgliederversammlung auf diese o. g. Problematik eingehen; denn es gibt kaum ein Projekt, bei dem man schon zu Beginn der Planungen die Gesamtendsumme bestimmen kann.

Die beigefügten Anträge bitte ich, in den Geschäftsgang zu geben mit der Hoffnung, daß der Verein noch längere Zeit existent bleibt.

Mit besten Grüßen Dipl.-Ing. Robert Gellekum





## **Wie kam es zum AUS für das Magnetschnellbahn-Projekt München?**

*Der Versuch einer Analyse von Lothar Albrecht*

### **Vorwort**

Am 27.03.2008 um 11:00 Uhr wurde durch Pressemitteilung 062/2008 des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) den Medien mitgeteilt:  
Bund und Freistaat Bayern, vertreten durch den Bundesminister Wolfgang Tiefensee und Günther Beckstein, Ministerpräsident des Freistaates Bayern verkünden:

**„Projekt Transrapid München wegen erheblicher Kostensteigerungen nicht realisierbar.“**

Eine Entscheidung so unfaßbar und endgültig zu einem Zeitpunkt getroffen, an dem sich viele Mandatsträger mit Entscheidungsbefugnis auf Regierungsebene noch im Osterurlaub befanden. Entsetzen, Trauer, Unverständnis und Wut trafen Eingeweihte und die breite Öffentlichkeit gleichermaßen völlig unvorbereitet. Unverständnis und Wut vor allem darüber, daß es qua Amt einigen Wenigen möglich ist, das Vertrauen in die Zukunftsfähigkeit unseres Landes nachhaltig zu zerstören und gezielt gegen die strategischen Interessen unserer Bundesrepublik handeln zu können, ohne befürchten zu müssen, für eine so weittragende Fehlentscheidung in persönliches Obligo genommen zu werden.

War aber dieses AUS, so unverhofft es auch für die meisten Beteiligten kam, wirklich eine zwingende plötzliche Entscheidung, oder muß nicht aus der nachfolgend weit zurückgreifenden Betrachtung das Scheitern des Projektes als unausweichlich betrachtet werden?

### **Rückblick**

Bereits im Jahr 1996 waren die Industrieunternehmen Siemens, ThyssenKrupp Transrapid GmbH, Transrapid International (**TRI**) und Adtranz zusammengefaßt in die Magnetbahnplanungsgesellschaft (**MPG**) mit der Vorbereitung einer Magnetschnellbahn-Verbindung Hamburg – Berlin befaßt und die bis 2000 fast zum Abschluß gebracht wurden (18 von 20 Planungsabschnitten ausschreibungsfähig fertiggestellt).

Dann kam am 05.02.2000 ebenso überraschend wie heute aus Gründen der Nichtfinanzierbarkeit das AUS für Hamburg – Berlin auf Betreiben der Herren Schröder und Mehdorn aus unterschiedlichen Interessenlagen, ohne der Systemindustrie die Möglichkeit der preislichen Nachbesserung zu geben. Für den ehem. Bundeskanzler Schröder gab es m.E. zwei Gründe: Den ersten Grund sehe ich in Schröders Bemühen, gegenüber seinem Koalitionspartner Bündnis 90/Die Grünen den seinerseits längerfristig angelegten Ausstieg aus der Kernenergie abzurufen und dafür den Transrapid zur Disposition stellte, die mit ihrem bei Viereggen-Rössler in Auftrag gegebenen Gefälligkeitsgutachten gegen den Transrapid (Wahlslogan der Bündnis 90/Die Grünen: „Transrapid, was'n shit-weg damit!“) zu belegen versuchten, daß entgegen anderer Gutachten die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben sei. Somit war für Herrn Schröder der zweite Grund, der Energiewirtschaft den moderaten Ausstieg aus der Kernenergie schmackhaft zu machen, erfüllt. Herrn Mehdorn störte offenbar der Transrapid bei seinem Bemühen, die Rad/Schiene Verbindung Berlin – Hamburg zu optimieren. Welche Rolle die persönliche Nähe zum damaligen Chef der französischen Bahn beizumessen war, bleibt im Bereich von Spekulation. Anzumerken ist aber hier ein Zitat von Herrn Mehdorn auf einer Veranstaltung zum Thema Transrapid am 27.05.1999 an der TU-Dresden, als er wenige Monate vor seiner Berufung zum Vorstandsvorsitzenden der Deutsche Bahn AG sagte: Zitat: „Man darf den Transrapid nicht über den Pfennig kaputt rechnen“.

Die Systemindustrie hatte es nach meiner Einschätzung bis hierhin versäumt, durch geeignete PRMaßnahmen, den Transrapid in der breiten Öffentlichkeit zur Akzeptanz zu führen. Die somit entstandene Informationslücke gab den auf den Plan gerufenen Gegnern genügend Raum, aus ideologischen und populistischen Gründen unter Hintanstellung der ökonomischen und ökologischen Vorteile des Transrapid, eine Contra-Rapid-Stimmung in der Bevölkerung zu erzeugen.

Immerhin wurden aber bald nach dem beschlossenen Aus von Regierungsseite zwei Optionen, nämlich Ruhrgebiet oder München zur Diskussion gestellt, wobei letztlich München als konkretes Planungsziel für den Transrapid Gestalt erhielt.

## **Von der Bayerischen Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft (MBG) zur DB Magnetbahn GmbH**

Nachdem die Entscheidung für das MSB-Projekt Flughafen München – Hauptbahnhof München gefallen war, kam der DB AG eine Schlüsselrolle zu, die es ihr gestattet, fast wie ein Organ der politischen Exekutive aufzutreten. Sie übernahm zusammen mit dem Freistaat Bayern als Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft (BMG) das Kommando. Unter dem damaligen bayerischen Wirtschaftsminister Otto Wiesheu (CSU) wurde im Jahre 2005 die BMG aufgelöst und in Deutsche Magnetbahn GmbH überführt und alleiniger Träger des Gesamtprojektes. Otto Wiesheu wechselte in den Vorstand der DB AG. Interessenskollisionen sind ab dato Programm. Viele der BMG-Verantwortlichen wurden durch Mitarbeiter ersetzt, die schon bei den Projekten Hamburg – Berlin und Nordrhein-Westfalen im Auftrag von Herrn Mehdorn den Stecker zogen.

Dennoch wurden die Planungen zügig und konsequent vorangetrieben. Nach einem aufwendigen Präqualifikationsverfahren fiel die Entscheidung bauseits auf die Mitwirkung der Firmen Hochtief Construction AG, Bilfinger Berger AG und Max Bögel Bauunternehmung GmbH & Co. KG, wobei Hochtief Construction AG zum Gesamtverantwortlichen (GSV) bestimmt wurde. Für die Systemindustrie stehen Siemens AG und Thyssen-Krupp Transrapid GmbH unter Leitung der Siemens AG in der Bietergemeinschaft. Für die Öffentlichkeit wahrnehmbar, laufen die Planungen zielstrebig und erfolgsorientiert

auf die realistische Umsetzung des MSB-Projektes München. Doch was spielt sich im Hintergrund auf der politischen Ebene ab?

### **Die Tragik deutscher Politik**

Mit der Entscheidung für das MSB-Projekt München wird ab dem Jahr 2002 bis 2004 an der Entwicklung eines Kostenrahmens gearbeitet, mit dem Ergebnis einer vorläufigen Kostenschätzung von 1,85 Mrd. € für das Gesamtprojekt. Von nun ab galt es, vorrangig für die beteiligte Wirtschaft und den politischen Systementscheidern die Finanzierung für das Projekt sicher zu stellen. Nach schwierigen Verhandlungen wurde schließlich erreicht, daß die Finanzierbarkeit wie folgt festgestellt werden konnte:

1. Bundesrepublik 925 Mio. €
2. Freistaat Bayern 490 Mio. €
3. Flughafenges. München 100 Mio. €
4. Industrie 50 Mio. €
5. DB AG 235 Mio. €
6. EU 50 Mio. €

Die Einigung der Beteiligten führte schließlich dazu, daß am 24.09.2007 in der Bayerischen Staatskanzlei eine Realisierungsvereinbarung unterzeichnet werden konnte, womit der Umsetzung des Projektes scheinbar nichts mehr im Wege stand, ohne zu berücksichtigen, daß unter § 2 Zielkostenprojekt: DB und GSV aufgefordert wurden unverzüglich in einen Design-to-Cost Prozess einzutreten. Nach Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse werden DB und GSV jeder nach seinem Bauanteil nach Maßgabe festzulegender Rahmenbedingungen einen Festpreis anbieten.

### **Ab hier sind die Karten ungleich verteilt:**

Immer neue Forderungen seitens der Politik nach zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen, längere und tiefere Tunnel, die auf Grund der geologischen Gegebenheiten zu exorbitant steigenden Kosten für den Erdbau führen, Forderungen der DB AG nach klimatisierten Haltepunkten, die unseriösen Vertragsbedingungen der DB AG gegenüber den beteiligten Unternehmen (Die WELT berichtete am 03.04.2008 ausführlich), steigende Kosten im Lohn- und Rohstoffsektor sind Fakten, die unter objektiver Betrachtung kaufmännischer Sichtweisen nicht zu einer 6 Jahre alten Kostenschätzung passen.

Den politisch aktiv Beteiligten kam die provozierte Kostenexpansion nicht ungelegen. Erschwerend kommt hinzu, daß der Bauindustrie erst Ende November Unterlagen zugänglich gemacht wurden, um ein verbindliches Angebot abgeben zu können. Es wird jedoch nicht zu erwarten sein, daß sich angesichts der in den nächsten Wochen zu verhandelnden Ausschreibung zur Erneuerung der ICE-Flotte irgendein Unternehmen aus der Schienentechnikbranche auf eine mögliche Konfrontation mit der DB AG einlassen wird.

Seit der Entscheidung, daß der Transrapid in München schweben soll, fand die Ablehnungsfront mannigfaltige Unterstützung aus dem Münchener Rathaus und Stadtparlament in herausragender Weise durch die Herren Ude und Maget, obwohl Letzterer sich am 13.02.2003 im Bayerischen Landtag als eifriger Transrapid-Befürworter outete (s. Bayerischer Landtag- Plenarprotokoll 14/110, Seite 8023). Weiter wären auf Seiten

der Transrapidgegner zu nennen Martin Runge, Dr. Anton Hofreiter, MdB (beide Bündnis 90/Die Grünen), Bernd Suttner (ÖDP) und viele Andere aus Bürgerbewegungen und Verbänden wie BUND usw. Eine beliebig verlängerbare Liste.

Aber auch auf Seiten der Bayerischen Staatsregierung schien die Kostenlawine nicht ungelegen gekommen zu sein. So hat z.B. der Ministerpräsident des Freistaates Bayern Günther Beckstein alsbald nach Amtsübernahme verlautbart, daß der Freistaat über eine Beteiligung von 490 Mio. € nicht hinausgeht. Es scheint, als sei hier der Ausstieg schon Programm. Als einen der für den desaströsen Ausgang der Kommunalwahl in Bayern verantwortlichen Fakten war sehr schnell u.a. der Transrapid ausgemacht und man ist offenbar nicht mutig genug, in der für September 2008 anstehenden Landtagswahl dieses Thema Transrapid als Job- und Wirtschaftsmotor für Bayern und Deutschland erneut auf die Agenda zu setzen.

Gerade das für das MSB-Projekt München durch mehrere Gutachten festgestellte Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 2,5 ist in hervorragender Weise geeignet, beim Wähler auf breite Zustimmung zu stoßen. Voraussetzung ist, man erklärt dem Wähler den Zusammenhang zwischen Investitionskosten und der daraus folgenden Erhöhung des Volksvermögens.

Auf bundespolitischer Ebene war es nach Veröffentlichung der nun festgelegten Kosten von 3,4 Mrd. € für den Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) sicher etwas Befreiendes, den Transrapid für gescheitert zu erklären. Weiß man doch, daß er ein Angebot als Oberbürgermeister von Leipzig ablehnte, den Transrapid durch Anbindung an Berlin in seine Planung für die Olympiabewerbung aufzunehmen und das Beherbergungsproblem internationaler Gäste hätte lösen können und seine Bewerbung wahrscheinlich erfolgreich gewesen wäre. Darüber hinaus muß es aber als besonders zynisch empfunden werden, wenn der Verkehrsminister der Industrie rät, „...ich appelliere an die beteiligten Firmen weiter zu machen und den Kopf nicht hängen zu lassen...“ (Interview im Handelsblatt am 14.04.2008)

Man muß sich auch fragen, ob das AUS wirklich erst am 27.03.2008 feststand? So hat z. B. Die FDP-Fraktion des Deutschen Bundestages am 13.03.2008 in einer Kleinen Anfrage (Bundesdrucksache 16/8125) nach der Verwendung der bereitgestellten Bundesmittel von 925 Mio. € im Falle eines Scheiterns des Transrapidprojektes gefragt. War das eine Frage ins Blaue oder war schon als sicher anzunehmen, daß der Transrapid nicht realisiert wird?

Besondere Tragik in der deutschen Politik liegt darin, daß man sich auf politischer Ebene außerstande sieht ein solches Projekt zu finanzieren und man jedoch andererseits schriftliche Finanzierungsangebote privater Gesellschaften (entsprechende Kopien liegen vor) an höchste Regierungsstellen unbeantwortet bleiben und man dafür den Exodus deutscher Ingenieurskunst nicht nur in Kauf nimmt, sondern ihn auch noch forciert.

Wegen der derzeit laufenden arbeitsintensiven Gespräche und Verhandlungen um die Bahnreform wird von seiten der Bundesregierung kaum Unterstützung zu erwarten sein, da man wenig geneigt sein wird, dieses Vorhaben um ein weiteres Thema Transrapid zu ergänzen. Dies geschieht allerdings zu Lasten der technologischen Zukunftsfähigkeit unseres Landes.

## Fazit

Der Transrapid als Ergebnis deutscher Ingenieurskunst und aus Steuermitteln (1,4 Mrd. €) deutscher Staatsbürger gefördert, hat vorrangigen Anspruch in Deutschland realisiert zu werden. Der Wähler besteht auf Erfüllung des Koalitionsvertrages mindestens eine Transrapidstrecke in Deutschland ohne wiederholter Mitwirkung der DB AG zu realisieren.

Im Rahmen europäischer Verbindungen ist als Primärprojekt Hamburg – Berlin vorzusehen. Darüber hinaus empfiehlt die Senatskanzlei Berlin einen Abzweig Berlin – Warschau – Moskau. Ausgearbeitete Unterlagen liegen den zuständigen Regierungsstellen auf Bundes- und Landesebene seit längerer Zeit vor. Die private Finanzierung wird zugesichert.

Die Bundesregierung ist aufgefordert, hierfür die Rahmenbedingungen unverzüglich zu schaffen.

13585 Berlin, den 02.05.2008

Lothar Albrecht

Für das Jahresschrift  
08?

früß  
Lothar u. Frau.

Laut Welt vom 22.05.2008 vertrat eine Nebenklägerin im Schluß-Plädoyer die Ansicht, daß "die falschen Leute" vor Gericht auf der Anklagebank sitzen würden. Dies bestätigten auch Prozeßbeobachter gegenüber dem GFM-Vorstand.

[http://www.welt.de/welt\\_print/article2021661/Staatsanwalt\\_fordert\\_Geldstrafen\\_im\\_Transrapid-Prozess.html](http://www.welt.de/welt_print/article2021661/Staatsanwalt_fordert_Geldstrafen_im_Transrapid-Prozess.html)

*Harburger Anzeigen + Nachrichten*

Sonnabend, 24. Mai 2008 NIEDERSACHSEN

# „Tatsächlich haben alle versagt“

## Transrapid-Unglück: Zwei Geldstrafen

**Osnabrück (Ini).** Zwei Betriebsleiter der Transrapid-Teststrecke im Emsland sind als Mitverantwortliche für das schwere Unglück mit 23 Toten zu Geldstrafen verurteilt worden. Das Landgericht Osnabrück sprach sie gestern der fahrlässigen Tötung und fahrlässigen Körperverletzung schuldig. Die 50 und 67 Jahre alten Männer sollen 20 000 und 24 000 Euro zahlen. Sie hätten es versäumt, zwingend nötige Sicherheitsvorschriften in die internen Betriebsregeln einzuarbeiten.

So war es möglich, dass ein Fahrdienstleiter an jenem verhängnisvollen 22. September 2006 eine elektronische Fahrwegsperrung nicht setzte, die das Unglück verhindert hätte. Der Transrapid war damals auf einen Werkstattwagen geprallt.

Der Vorsitzende Richter Dieter Temming sagte in seiner Urteilsbegründung aber auch, eine ganze Kette von menschlichen Fehlern habe das Unglück ausgelöst. Der diensthabende Fahrdienstleiter hatte schlicht vergessen, dass an Stütze 120 noch der Werkstattwagen stand, der jeden Morgen die Stelzenstrecke säuberte. Er gab dem Transrapid freie Fahrt. Das Verfahren gegen diesen laut Temming „als zuverlässig beschriebenen“ Fahrdienstleiter ist vorübergehend eingestellt worden. Der Mann gilt seit der Katastrophe als selbstmordgefährdet und ist nach einem Gutachten bis auf Weiteres nicht verhandlungsfähig.

Auch der bei dem Unglück getötete Zugführer habe einen Fehler gemacht und nicht nach vorn aus dem Fenster geschaut. Sonst hätte er bei bester Sicht das scheunentorgröße Hindernis auf der Strecke bemerken müssen und rechtzeitig bremsen können. „Tatsächlich haben alle versagt – und dies zum Teil mehrfach“, sagte Temming.

Den Betriebsleitern hielt der Richter einen „elementaren Sorgfaltspflichtverstoß“ vor.

„Nicht weil sie böswillig waren, sondern weil sie überzeugt waren als Ingenieure, dass sie es besser können. Und das war ihr Fehler“, sagte Temming. Es sei eine Auflage der Genehmigungsbehörde gewesen, das Setzen der elektronischen Fahrwegsperrung vorzuschreiben. Die Betriebsleiter hätten dies aber nicht gemacht. Stattdessen sei eine „windelweiche Formulierung“ in den internen Regeln gelandet.

Die Verteidiger der Betriebsleiter kündigten umgehend Revision an. Zudem wird erneut die Verhandlungsfähigkeit des diensthabenden Fahrdienstleiters – der selbstmordgefährdete Mann ist aus Sicht von Staatsanwalt Hubert Feldkamp einer der Hauptverantwortlichen für die Tragödie – geprüft.

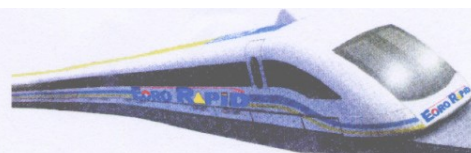
Frankfurter Allgemeine Zeitung



## *Gesellschaft zur Förderung der Magnet- schwebetechnologie (Transrapid) e.V.*

Stellv. Vorsitzender: Michael Dittmer / Düvelsbeker Weg 14 / 24105 Kiel  
§ 0431 338099 / e-Mail: mdittmer@pro-transrapid.org  
<http://www.pro-transrapid.org/>

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



*Umweltbewußt in die Zukunft -  
Wirtschaftlichkeit für Europa*

Frau Bundeskanzlerin  
Dr. Angela Merkel  
Bundeskanzleramt  
Willy-Brandt-Straße 1  
10557 Berlin

Kiel, den 03.06.2008

### **Wettbewerbsfähigkeit braucht Spitzentechnologie**

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin Dr. Merkel,  
vor zehn Jahren schien der Bau der ersten Transrapid-Anwendungsstrecke in trockenen Tüchern zu sein. 20 Monate später – kurz vor Planfeststellung aller Streckenabschnitte – geriet das Magnetschnellbahn-Projekt unter die Räder einer politisch motivierten Kostendeckelung, welche angewendet auf Bahn-Neubaustrecken in Rad-Schiene-Technologie ebenfalls zum sofortigen Abbruch des entsprechenden Bauvorhabens hätte führen müssen. Besonders deutlich wurde das bei der ICE-Strecke zwischen Köln und Frankfurt, die als Magnetschnellbahn-Variante kostengünstiger hätte realisiert werden können, und gerade wegen der Zwischenhalte eine deutlich höhere Reisegeschwindigkeit hätte.

Auch beim Münchner Transrapid-Strecke wurden kurz vor Erreichen des Baurechts die hohen Kosten geltend gemacht, obwohl das Nutzen-Kosten-Verhältnis inklusive industriepolitischen Nutzens immer noch deutlich höher als 1 war. Dagegen wird die Kölner U-Bahn trotz Preisexplosion wohl gebaut; die Baukosten der 4,2 Kilometer langen Strecke werden sich wahrscheinlich auf 1,1 Mrd. € gegenüber der ursprünglichen Schätzung verdoppeln.

Es wurde in den Medien darüber berichtet, daß die Deutsche Bahn AG einige Anstrengungen unternommen hat, um sich ein unerwünschtes Konkurrenzsystem zu entledigen. Angeblich soll auch in Ihrer Schwesterpartei seit längerer Zeit das Interesse verloren gegangen sein, das Leuchtturmprojekt ernsthaft voranzutreiben. Aber zumindest letzteres möchte ich nicht glauben.

Auf mein Schreiben vom 14.05.2006 zum gleichen Thema an Sie, Frau Bundeskanzlerin, ließen Sie mir über Ihre Mitarbeiterin Frau Borchardt am 21.06. antworten, daß es Ihnen ein besonderes Anliegen ist, die Magnetschwebetechnologie im In- und Ausland zu fördern und damit die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Technologiestandortes Deutschland zu stärken.

Bitte halten Sie im Sinne des Koalitionsvertrages die Option für das sicherste, umweltfreundlichste und langfristig wirtschaftlichste Verkehrsmittel Transrapid in Deutschland und Europa offen und schaffen sie Voraussetzungen, diese unter Einbeziehung privatwirtschaftlich geführter Unternehmen als Wettbewerber der DB-AG in die Projektplanung, -durchführung und als Betreiber sowie einer Finanzierung durch Privatinvestoren auszuführen.

Es mag nicht sinnvoll erscheinen, als erstes eine Transrapid-Strecke nach Frankreich in Angriff zu nehmen sondern im Rahmen des Aufbau-Ost in Deutschland und Europa die Magnetschnellbahn als Bindeglied zwischen einer alten und aufstrebenden Wohlstandsregion zu realisieren.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Dittmer

## Vor 20 Jahren: Internationale Verkehrsausstellung 1988 Erstmals Besucherbetrieb auf der Transrapid Versuchsanlage in Lathen

Vor 20 Jahren, am 1. Juni 1988, wurde die Internationale Verkehrsausstellung IVA '88 in Hamburg eröffnet. Die ARD-Tagesschau berichtete damals: „*Verkehrsmittel der Zukunft. Die 500 Stundenkilometer schnelle Magnetbahn Transrapid auf der IVA, die heute in Hamburg eröffnet wurde...*“ 11 Tage lang zeigten mehr als 600 Aussteller Produkte und Entwicklungen für Straßen- und Bahnverkehr und Schifffahrt sowie Luft- und Weltraumfahrt. Vor dem Pavillon von Thyssen wurde der Prototyp des neuen Modells der Magnetschnellbahn Transrapid TR07 präsentiert. Ebenfalls wurde der InterCityExperimental (ICE) vorgestellt, der genau einen Monat zuvor einen Schienenweltrekord mit einer Geschwindigkeit von 406,9 km/h auf einem Teilstück zwischen Fulda und Würzburg aufstellte. Dieser lag jedoch unter der höchsten Geschwindigkeit, die eine bemannte Magnetschnellbahn erzielte: Der TR 06 fuhr am 22. Januar 1988 bereits mit einer Geschwindigkeit von bis zu 412,6 km/h..

Während die neun Jahre zuvor stattfindende IVA '79 in Hamburg den Besuchern eine Mitfahrgelegenheit im Transrapid TR05 bot, gab es im Rahmen der IVA '88 erstmalig Mitfahrgelegenheiten im Transrapid TR06. Diese konnten nicht in Hamburg, sondern über den Zeitraum der Verkehrsausstellung hinaus insgesamt sechs Wochen lang in Lathen wahrgenommen werden. Dies ist der Initiative von Gerhard Hugenberg zu verdanken. Er konnte den Betreiber der Transrapid-Versuchsanlage im Emsland (TVE) davon überzeugen, daß ein Fahrbetrieb für Besucher der Anlage für die Steigerung der Akzeptanz dieses Verkehrssystems von entscheidender Bedeutung ist. Herr Hugenberg hatte als damaliger Geschäftsführer der Emsland GmbH die Versuchsanlage für Magnetschnellbahnen nach Lathen geholt, nachdem deren Bau im Donauried am Widerstand in der Bevölkerung scheiterte, der nicht ökologisch motiviert war. Dies half dem damaligen "Armenhaus Emsland", wie er auch 1997 in einem [Interview](#) ([1]) ausführlich erläuterte. Es war auch ein klassisches Beispiel für die Anwendung der Thesen von Gerhard Mensch in dem Buch „Das Technologische Patt“.

Die IVA '88 war die bisher letzte der seit 1924 in unregelmäßigen Abständen stattfindenden Messen. Die für den vom 1. bis zum 21. Juli geplante Verkehrsausstellung IVA 2000 wurde wegen der EXPO 2000 in Hannover abgesagt. Auf dieser Weltausstellung wurden im Rahmen eines ausgelagerten Projekts ein halbes Jahr lang Mitfahrgelegenheiten im Transrapid TR09 auf der TVE angeboten.

Michael Dittmer

© GFM-eV 2008

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://www.solidaritaet.com/neuesol/1997/43/hugenbrg.htm>

## Bürgermeister kämpfen für den Erhalt der Transrapid- Versuchsanlage in Lathen

Nach einer Meldung der [Samtgemeinde Lathen](#) ([1]) waren am 9.06.2008 die Bürgermeister der 19 emsländischen Verwaltungseinheiten zu Besuch auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE). Sie wollten sich dort ein aktuelles Bild machen vom Stand der Verfahren zur Erteilung einer neuen Betriebsgenehmigung sowie zur Verlängerung des Planfeststellungsbeschlusses über den 31.12.2008 hinaus. Nachdem sie vom Geschäftsführer der Betreibergesellschaft IABG, Dr. Ralf Effenberger und vom Betriebsleiter Günter Schmees mit aktuellen Informationen versorgt wurden, forderten sie das Land Niedersachsen auf, schnellstmöglich die Betriebsgenehmigung für die TVE zu erteilen, um die Wiederaufnahme des Fahrbetriebs noch im Sommer zu ermöglichen. Darüber hinaus forderten sie die Bundesregierung auf, die für das Münchner Transrapid-Projekt mehr benötigten Bundesmittel für die Fortentwicklung der Magnetschwebetechnologie in Lathen einzusetzen.

Die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie e.V. hatte direkt nach der Entscheidung zum Münchner Transrapid-Projekt ebenfalls [gefordert](#) ([2]), die bereits zugesagten Finanzmittel für weitere Transrapid-Projekte in Deutschland bereit zu halten und den Fortbestand der Transrapid Versuchsanlage im Emsland zu sichern. Sie weist darauf hin, daß zur Förderung von Transrapid-Strecken Finanzmittel nicht nur für das Münchner Projekt sondern auch für den Metrorapid in Nordrhein-Westfalen vorgesehen waren. Die nicht aufgebrauchten der Anfang 2002 von Verkehrsminister Bodewig zugesagten 2,3 Milliarden Euro müssen auch weiterhin zweckgebunden für die Magnetschwebetechnologie zur Verfügung stehen.

Michael Dittmer

© GFM-eV 17.06.2008

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] [http://www.lathen.de/cms/front\\_content.php?client=1&lang=1&idcat=598&idart=2491&m=&s=](http://www.lathen.de/cms/front_content.php?client=1&lang=1&idcat=598&idart=2491&m=&s=)

[2] <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2008/0327/index.html>

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2008/0617/index.html>

# Gedächtnisprotokoll zum Gespräch am 11.06.2008 mit dem Minister für Wirtschaft des Landes Brandenburg Herrn Ulrich Junghanns Thema: Transrapid Berlin - Warschau

Im Rahmen des 7. TechnologieTransferTages in der IHK Potsdam hatte ich Gelegenheit zu einem ausführlichen Gespräch mit dem Minister für Wirtschaft des Landes Brandenburg, Herrn Ulrich Junghanns zum Thema Transrapid Berlin – Warschau.

Einleitend fragte ich den Minister nach seiner grundsätzlichen Einstellung zur Magnetschwebetechnologie und er sich mir gegenüber als Bekenner zu MAGLEV äußerte.

Im Verlauf des Gespräches über die Magnetschwebetechnologie im Allgemeinen und zum Aus des Transrapid in München, was der Minister als tragisch bezeichnete, konnte ich feststellen, daß er mit mir der Meinung ist, diese Technologie nun endlich umzusetzen. Hierzu konnte ich auf mein Gespräch vom Vormittag mit dem polnischen Botschafter Herrn Dr. Marek Prawda und dem uns gegenüber schriftlich formulierten Interesse des Regierenden Bürgermeisters von Berlin über eine Transrapidverbindung von Berlin nach Warschau und darüber hinaus verweisen und fragte den Minister, ob er sich in diesem Projekt wiederfinden könnte.

Minister Junghanns erklärte, daß sich ein solches Projekt im Einklang mit seinen Vorstellungen zur Wirtschaftspolitik seines Landes Brandenburg befindet und er eine solche Option für denkbar und wünschenswert hält. Er erbat sich vorab unsere Planungsunterlagen, um nach deren Studium mit mir weitere Vorgehensweisen zu verabreden.

Ich versprach ihm, diese Unterlagen in der 25. KW zu übersenden und verwies auf unsere diesbezüglichen Gespräche in der Staatskanzlei Potsdam am 15.11.2005 und im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg am 16.01.2006. Zur Finanzierung verwies ich auf unsere schriftlichen Zusagen an die Bundeskanzlerin und den Wirtschaftsminister Glos vom 02.05.2008. Darüber hinaus erklärte ich, daß wir uns in vollkommener Übereinstimmung zu dem von der CDU beschlossenen Grundsatzprogramm für Deutschland, Absatz 166 und 167 befinden.

Zur Frage nach einem Betreiber DB AG erklärte ich, daß nach dem zweimaligen Desaster durch die DB AG wir deren Beteiligung abweisen werden und eine über alle Zweifel erhabene Alternativlösung anbieten werden.

Nach weiteren allgemeinen Erörterungen zum Thema Transrapid verabredeten wir zueinander in Rufnähe zu bleiben.

Lothar Albrecht  
Fachbereichsleiter Technik und Betrieb

Berlin, den 12.06.2008

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

7. FEBRUAR 2009 · NR. 32





FREISTAAT SACHSEN

DER MINISTERPRÄSIDENT

SÄCHSISCHE STAATSKANZLEI  
01095 DRESDEN

Gesellschaft zur Förderung der  
Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.  
Herrn Michael Dittmer  
Düvelsbeker Weg 14  
24105 Kiel

Dresden, *d. 17.* Juni 2008

Sehr geehrter Herr Dittmer,

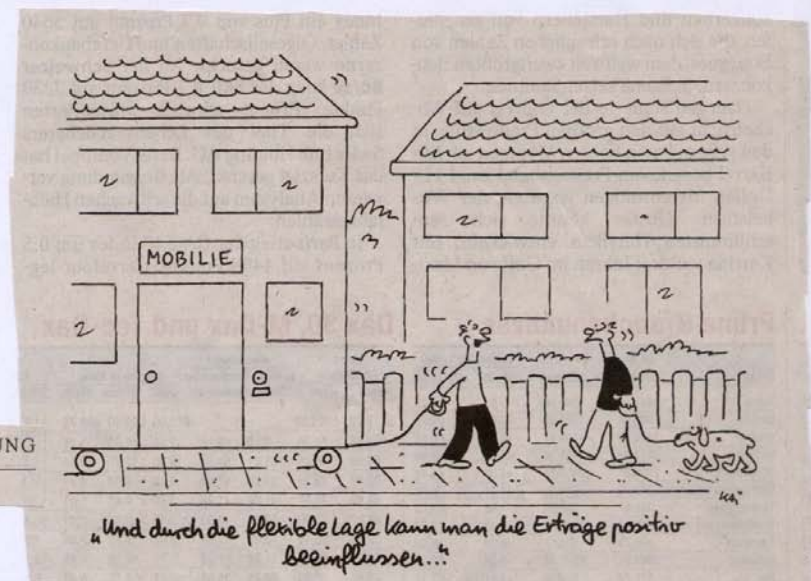
über die guten Wünsche zu meiner Amtsübernahme von Ihnen und den Mitgliedern der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie habe ich mich gefreut. Die vielen freundlichen Schreiben erlauben es mir leider nur mit wenigen Zeilen, aber umso herzlicher dafür zu danken.

Mit freundlichen Grüßen

Stanislaw Tillich

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

30. AUGUST 2008 · NR. 203



Archivstraße 1 · 01097 Dresden  
Telefon: (0351) 564-1001 · Telefax: (0351) 564-1008 · E-Mail: MP@sk.sachsen.de

## Neuer Transrapid TR09 darf erprobt werden Vorläufige Betriebserlaubnis bis Ende 2008 erteilt Besucherfahrten sind noch nicht möglich

Die [Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr](#) ([1]) hat am 03.07.2008 grünes Licht für die Wiederaufnahme der Versuchsfahrten auf der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) gegeben. Sie erteilte eine zunächst auf den 31.12.2008 zeitlich befristete Genehmigung der neuen Betriebsvorschriften. Eine Verlängerung der Genehmigung kann erst im Herbst erfolgen, nachdem der Ende des Jahres auslaufende Planfeststellungsbeschuß für die TVE erneuert worden ist.



*Wird sich bald in Bewegung setzen: Transrapid TR09 in Startposition. Foto: Dittmer*

Das von der IABG erstellte betriebliche Regelwerk verbietet einen zeitgleichen Einsatz von Magnetbahn und Wartungsfahrzeugen auf Rädern. Eine technische Sicherung soll dies überwachen und verhindern. So wird der Transrapid erst starten können, wenn die Wartungsfahrzeuge sich auf ihren Haltepositionen per Kabel andockt befinden. Falls sich ein Wartungsfahrzeug von seiner Halteposition entfernt, soll außerdem automatisch ein Halt des Transrapid ausgelöst werden. Laut Aussage von Wirtschaftsminister Hirche müssen für Besucherfahrten zunächst Erfahrungen im Fahrbetrieb mit dem neuen Fahrzeugtyp sowie mit der Handhabung des neuen Regelwerkes gesammelt werden, bevor diese genehmigt werden können. Mit der ersten Fahrt des Transrapid 09 auf der Teststrecke wird noch in diesem Monat gerechnet.

Michael Dittmer

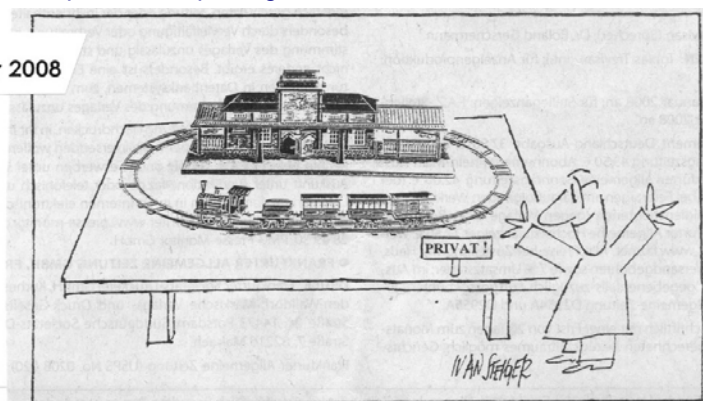
© GFM-eV 04.07.2008

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] [http://www.mw.niedersachsen.de/master/C48230691\\_N1080740\\_L20\\_D0\\_I712.html](http://www.mw.niedersachsen.de/master/C48230691_N1080740_L20_D0_I712.html)

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2008/0704/index.html>

FAZ 19. Oktober 2008



# Transrapid darf wieder fahren

## Betriebsgenehmigung neu erteilt – Verhaltene Reaktionen

Lathen (Ini). Die Stimme verriet nicht überschäumende Freude, sondern klingt eher verhalten. „Das ist eine gute Nachricht für Lathen“, kommentiert der erste Samtgemeinderat Lathens, Hans Albers, die Information, dass die Transrapid-Testanlage in seiner Gemeinde gestern eine neue Betriebsgenehmigung bekommen hat. Aber Albers weiß: Auch wenn in Kürze wieder ein Magnetschnellzug mit Tempo 400 über die 32-Kilometer-Strecke im Emsland schwebt, steht die Zukunft der Technik – und damit der Testanlage – nach wie vor in den Sternen.

Fast 21 Monate hatte der Betrieb auf der Hightech-Anlage geruht, nachdem im Septem-

ber 2006 ein Transrapid auf der Strecke verunglückte und 23 Menschen in den Tod riss. Sowohl die strafrechtliche als auch die politische Aufarbeitung der Katastrophe benötigten Zeit und sind noch längst nicht abgeschlossen. Das Verfahren gegen den mutmaßlich hauptschuldigen Fahrdienstleiter wurde vorläufig eingestellt. Er gilt seit dem Unglück als suizidgefährdet. Zwei frühere Vorgesetzte des Mannes waren im Mai vom Osnabrücker Landgericht zu Geldstrafen verurteilt worden.

Die wirtschaftliche Zukunft der Magnetzugtechnik sieht eher schlecht aus. Nach wiederholten Anläufen, eine Trasse für einen regulären Betrieb in

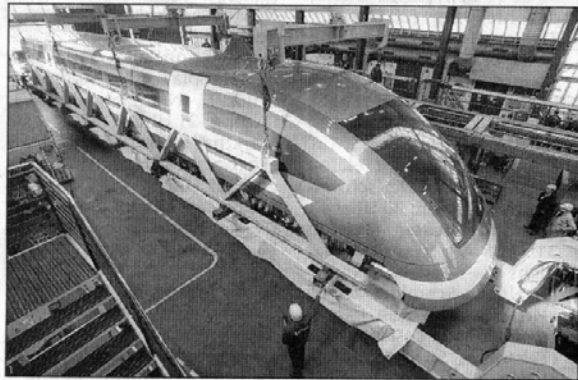
Deutschland zu bauen, war das Projekt im März in München gescheitert – aus Kostengründen wie schon zuvor im Ruhrgebiet oder bei einer in den 90er-Jahren geplanten Strecke zwischen Berlin und Hamburg. Einzig in Schanghai fährt im Moment ein Transrapid im Regelbetrieb.

Angesichts der Diskussionen um den Klimaschutz sei der Transrapid das ideale Verkehrsmittel auf längeren Strecken und auch für den Gütertransport bestens geeignet, versucht der emsländische Landrat Hermann Bröring (CDU) die Werbetrommel für die Magnetzugtechnik zu rühren. Die neu erteilte Betriebsgenehmigung sei immerhin ein Bekenntnis des

**Sarburger**  
Blatt für die Region

Freitag, 4. Juli 2008

Landes Niedersachsen für die umstrittene Technik und ein Signal an das Transrapid-Konsortium aus ThyssenKrupp und Siemens, sich weiter um eine Kommerzialisierung zu bemühen. Politisch ist der Magnetzug kein Selbstläufer. So sagte der SPD-Abgeordnete Gerd Will, er halte die Wiederaufnahme der Versuchsfahrten für verfrüht. Es sei nach wie vor nicht geklärt, wer die Sicherheit auf der Versuchsanlage überprüfe.



Das erste von drei Segmenten des neuen Magnetschwebbahnszugs Transrapid 09 in der Halle der Versuchsstrecke in Lathen.

## Zwei Jahre nach Katastrophe: Transrapid darf wieder fahren

Hannover – Auf der Transrapid-Teststrecke in Niedersachsen dürfen fast zwei Jahre nach dem schweren Unglück mit 23 Toten die Züge wieder fahren. Das Landesverkehrsministerium in Hannover erteilte der Magnetschwebbahn-Anlage im Emsland eine neue Betriebserlaubnis. Auf der 32 Kilometer langen Strecke stand seit der Katastrophe im September 2006 alles still. Damit kann nun die nächste Generation des Transrapid (TR 09) das Testprogramm auf-

nehmen. Der TR 09 war ursprünglich für das inzwischen eingestellte Transrapid-Projekt in München vorgesehen.

In der Genehmigung seien alle Erkenntnisse aus der Katastrophe berücksichtigt worden, betonte ein Sprecher des Ministeriums. Das Regelwerk zum Betrieb der Anlage sei vollkommen überarbeitet worden. „Damit liegen jetzt die Voraussetzungen für einen Neuanfang vor“, sagte Niedersachsens Wirtschaftsminister Walter Hirche (FDP).

WELT KOMPAKT 27

FREITAG, 4. JULI 2008

SAMSTAG, 5. JULI 2008 · NR. 155 · SEITE 19

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

## Pfeiler im Weg

Zu Ihrem Beitrag „Aus großem Leid vieles gelernt“ (F.A.Z. vom 3. Juni): Wie sich sowohl beim TGV-Verkehr in Frankreich als auch jüngst bei der ICE-Entgleisung bei der Einfahrt in den Landrücken-Tunnel bei Fulda gezeigt hat, lässt es sich nicht ausschließen, dass ein Hochgeschwindigkeitszug mit einer Geschwindigkeit von 200 bis 300 Kilometern pro Stunde entgleist, jedoch darf es nie passieren, dass dieser nach der Entgleisung an einem Hindernis zwischen oder in der Nähe der Betriebsgleise zerschellt.

Beim Bau der Straßenbrücke über den Bahnhof Eschede hatte die Bundeswehr wegen der Panzerlast darauf bestanden, dass zwischen den Gleisen des Bahnhofs Stützpfeiler aus Stahlbeton gestellt werden, und genau dies hätte niemals erlaubt werden dürfen. Nach einer Entgleisung benötigt jeder Zug einen hindernisfreien Durchrutschweg, damit dieser selbst im entgleisten Zustand nach einer gewissen Wegstrecke von selbst zum Stillstand kommt. Damit dürfen bei einer mit höherer Geschwindigkeit befahrenen Eisenbahnstrecke in einem größeren Abstand vom Gleis beidseits keinerlei Hindernisse vorhanden sein, und diese elementare Vorgabe ist im Bahnhof Eschede nicht eingehalten worden. Unmittelbar nach dem ICE-Unglück in Eschede haben dies die Schweizerischen Bundesbahnen für ihre damals im Bau befindliche Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist konsequent umgesetzt und nach diesem Gesichtspunkt sämtliche Bauwerke überprüft.

GEORG SCHWACH,  
VILLINGEN-SCHWENNINGEN

Tostedt, 9. Juli 2008

Herrn Minister  
Erwin Huber  
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,  
Infrastruktur, Verkehr und Technologie  
80 525 München

Mein Schreiben vom 31. Aug. 2007, Ihr Antwortschreiben vom 15. Okt. 2007, Ihr Vorwurf an Siemens im Deutschlandfunk vom 9. Juli 2008, Bayern vergibt Transrapidgeld  
FAZ 9. Juli 2008

Sehr geehrter Herr Minister Huber,  
bitte sehen Sie es mir nach, wenn ich, nun wo in Bayern zunächst alles gelaufen zu sein scheint, aus der Sicht eines außenstehenden Nordlichtes, dem selbstverständlich tiefere Einblicke in die Geometrie bayerischen Regierungswaltens zwangsläufig fehlen müssen, mich doch wieder zu einem für unser Land, seine Arbeitsplätze und sein industrielles Ansehen eminent wichtigen Thema bei Ihnen melde.

Unsere Kanzlerin hat erst kürzlich Initiativen zu Bildung und Forschung angekündigt. Von Realisierung und Kommerzialisierung hat sie nichts gesagt. Aber erst diese schließen den Kreis der Sinnhaftigkeit, bringen den erhofften Schub zu Vollbeschäftigung und technischer Kompetenz, verhindern im übrigen die viel beklagte Abwanderung unserer Ingenieure.

Sie nun haben Siemens, einen der maßgeblichen Systemträger der Magnetschwebetechnik, vor der Überbewertung kurzfristiger Quartalszahlen gewarnt. Mit Verlaub, folgte Ihre CSU nicht im Hinblick auf die im Herbst anstehenden Wahlen dem genau gleichen Denkmodell, als sie Hals über Kopf, ohne weitere Verhandlung, Prüfung und mögliche Vereinfachungen ins Auge zu fassen, alles stehen und liegen ließ?

War sich Herr Stoiber beim Abschluß der Vorverträge nicht im klaren, daß die Gegner des Projektes schon längst Ihre Hürden angelegt hatten, 3 unnötige Tunnelstrecken und weitere technische Eingriffe der Bahn wie z.B. fehlende Frontscheiben, die durch Kameras mit Innendisplay ersetzt werden mußten und von der Bahnbürokratie gestaltete Verträge, die m.E. an vielen Stellen bei genauerer Prüfung den Tatbestand der Sittenwidrigkeit erfüllt hätten? Der kaum veränderte Systempreis selbst kam danach überhaupt nicht mehr öffentlichkeitswirksam zur Sprache.

Gestatten Sie mir die Bemerkung, Ihr Vorgänger zog mit großem persönlichem Einsatz neben vielem anderen den Airbus und den neuen Flughafen gegen ähnliche Widerstände mit Überzeugungsarbeit, Standfestigkeit und manchmal urbayerischer List durch. Ließ sich anfeinden und hatte zuletzt doch recht.

Nun also soll das Transrapidgeld verkleckert werden, anstatt es mit eben der List zur rechten Zeit, im rechten System zu verklotzen. Es sind sogar 1,5 Mrd. die der Wahlbayer Beckstein plötzlich für ebendiese Wissenschaft und Forschung zu verteilen gedenkt, nicht aber für die Umsetzung der Forschungsergebnisse auf dem Zukunftsgebiet der Magnetschwebetechnologie. Falsch, Stückwerk ohne langfristige Perspektive, wie schon bei Frau Merkel. Glauben Sie nicht auch, daß die Befürworter technischer Innovation am Gestaltungsvermögen unserer Politiker verzweifeln müssen und die Gegner sich in ihren Vorurteilen bestätigt sehen werden. Denn offensichtlich lag's ja gar nicht am fehlenden Geld.

Ich persönlich versuche derweilen, das Vorgehen der bayerischen Landesregierung weiterhin als druckmindernde Maßnahme in einer politisch hochgeschaukelten Interessenkonstellation zu verstehen und möglicherweise gibt es ja bessere Zeitpunkte für die Realisierung dieser anspruchsvollen Verkehrstechnik. Ereignisse der jüngsten Vergangenheit könnten zumindest darauf hinweisen.

Bei höheren Geschwindigkeiten wird Rad/Schiene gefährlich, wie die Ereignisse der jüngsten Vergangenheit um den ICE zeigen, der letzte davon im Kölner Hauptbahnhof gleichen Tages um 16 Uhr. Weil die Bahn davon ausgeht, daß so etwas auch bei 250 km/h und auf freier Strecke geschehen kann werden, wie man hört, sogenannte Rutschstrecken für entgleisende Schnellzüge angelegt. Damit scheint klar zu sein, daß die Eisenbahn neben allen anderen Nachteilen nie in der Lage sein wird, den zwischen Individualverkehr und Flugverkehr bestehenden Geschwindigkeitssektor langfristig sinnvoll auszufüllen. Das kann nur durch die Magnetschwebetechnik sicher und ökonomisch bewerkstelligt werden.

Sicher, wir hier im Norden haben bisher auch noch nicht die zeitgemäße Verkehrstechnik realisieren können, ließen uns statt dessen vom Bahnchef den Citysprinter andienen, mit dem Ergebnis, daß sich im Hamburger Hafen die Container stauen, die Autobahnen überlastet sind und die Bahnstrecke Hamburg-Berlin wenige Jahre nach ihrer sogenannten kostengünstigen Ertüchtigung im Jahr 2009 für mindestens 3 Monate zu Reparaturzwecken total gesperrt werden muß.

Ich bitte Sie daher abschließend sehr herzlich, bieten Sie in Ihrem politischen Handeln auch der angewandten Forschung in diesem Land Realisierungsmöglichkeiten, bewahren Sie sich Ihre Offenheit gegenüber dem neuen Verkehrssystem und lassen Sie sich nicht von Ihren urbayerischen Möglichkeiten abbringen. In all den Jahren der Münchner Voruntersuchungen haben wir immer gedacht, wenn es einer kann, die Bayern, die schaffen das.

Mit freundlichen Grüßen Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel

**UNFALL 250 FAHRGÄSTE MUSSTEN WIEDER AUSSTEIGEN - CHAOS IM ZUGVERKEHR**

## ICE im Kölner Hauptbahnhof entgleist



**KÖLN** - Der ICE „Wolfsburg“ von München nach Dortmund rollte gerade im Schrittempo aus dem Kölner Hauptbahnhof, als es unter dem Zug um kurz nach 16 Uhr plötzlich ungewöhnlich laut knirschte: Der vordere Teil des Zuges war entgleist, der ICE wurde sofort automatisch notgebremst. Alle 250 Fahrgäste konnten über den hinteren Waggon noch den Bahnsteig erreichen und den Zug unverletzt verlassen.

Der Unfall ereignete sich unmittelbar vor der Hohenzollernbrücke über den Rhein in Richtung Düsseldorf. Diese musste vorübergehend voll gesperrt werden.

Nach einer halben Stunde wurden vier der sechs Gleise

der Hohenzollernbrücke, die als eine der meistbefahrenen Bahnbrücken Europas gilt, jedoch wieder geöffnet. Da war es allerdings schon zu spät, um das bundesweite Chaos im Zugverkehr noch zu stoppen. Eitliche Züge hatten bis zu einer Stunde Verspätung.

Warum der ICE mit einer Achse von den Schienen sprang, war zunächst unklar. Ein Zusammenhang mit einer Gleisbaustelle in der Nähe sollte geprüft werden. Experten des Eisenbahnbundesamtes und Techniker der Bahn nahmen vor Ort die Ermittlungen zur Unfallursache auf. Techniker waren am Abend noch damit beschäftigt, die Bergung des Zuges vorzubereiten. (AFP/AP/dpa)

Gestern Abend in Köln: Bahnmitarbeiter und ein Polizist untersuchen den entgleisten ICE zwischen Bahnhof und Hohenzollernbrücke.

FOTO: wurden vier der sechs Gleise

Hamburger  Abendblatt **29** Donnerstag, 10. Juli 2008

# Unser Mitglied Robert Gellekum im Juli 2008 auf der Homepage der Generationenpartei „Die Grauen“

Die Grauen - Generationspartei - Mozilla Firefox

Datei Bearbeiten Ansicht Chronik Lesezeichen Extras Hilfe

http://www.diegrauen.de/

Google

**Mit 25** habe ich eigene Kleine, die mich zu Hause besuchen.  
Eine Frau mit 30, die Kinder wachsen schnell und helfen einander.

**Mit 40**, sie sind alle erwachsen und ziehen aus. Mein Mann ist noch da, und die Freude ist nicht zu Ende.

**Mit 50** kommen die Enkel und sie

*Dieses Gedicht schrieb eine alte Dame, die lange Zeit in einem Pflegeheim lebte. Schwestern, Pfleger und Ärzte gingen davon aus, sie sei desorientiert. Nach ihrem Tod wurden diese Zeilen bei ihren Unterlagen gefunden.*

oder pflegebedürftigen Menschen vor unblühendsten Handlungen schützen kann! Aber ich glaube fest daran, dass wir gemeinsam diese Welt in einem kleinen Teilchen und somit jeder in seinem eigenen näheren Umfeld etwas menschlicher und liebevoller gestalten kann und so langsam auch muss.

In diesem Sinne hoffe und wünsche ich mir, dass Sie mich bei meinem Vorhaben unterstützen...

Ihr Norbert Raeder



**DIE GRAUEN**  
Generationspartei

www.diegrauen.de

---

### Mobilität als Herausforderung

*Mobilität war schon immer ein Motor der Evolution. Heute ist Mobilität für Menschen und Volkswirtschaften unverzichtbar geworden. Die heutige Welt braucht flexible und leistungsfähige Transportsysteme - für Menschen und Güter. Transportsysteme, die ihren Anforderungen entsprechend eingesetzt werden können, ineinander greifen und für die Nutzer attraktiv sind.*

#### Magnetschwebebahn (MSB) Transrapid Tr09



TR09 in Lohsen im TVE (Transrapid Versuchszentrum Emsland), geliefert von: Werk Kassel der ThyssenKrupp Transrapid GmbH, begrüßt von: Mitglied der Transportgruppe der A.F.C. (Association Européenne de Cheminots, Europäische Eisenbahnervereinigung) Herrn Dipl.-Ing. Robert Gellekum (rgellekum@comcast.de) Transrapid Servicezentrum Lohsen 01813 124546

#### Robert Gellekum

Bundesbeauftragter der Partei DIE GRAUEN - Generationspartei

**Mobil sein, heißt beweglich sein.** Sei es zu Lande, zu Wasser oder in der Luft, Mobilität ist heute eine Grundvoraussetzung in der Arbeitswelt und in der Freizeit.

**Viele Aktivitäten** sind ohne Mobilitätssysteme nicht machbar. Knapp ein Viertel des weltweiten Verbrauchs an fossilen Brennstoffen entfällt auf den Verkehr. Doch das hat seinen Preis: Umweltbelastung durch Kohlendioxid und Feinstaub, Herz- und Kreislauferkrankungen und eine hohe Anzahl an Verkehrstoten. Nach Angaben der World Health Organization (WHO) sind es pro Jahr mehr als 1,2 Millionen weltweit.

**Der Trend** geht weiter nach oben: in Ländern wie China und Indien wächst das Verkehrsaufkommen zwischen sieben und zehn Prozent jährlich. In der Europäischen Union mit ihren in wenigen Jahren circa 30 Mitgliedstaaten und dann circa 560 Millionen Einwohnern steigt gerade durch die neuen EU-Länder der Straßenverkehr erheblich an.

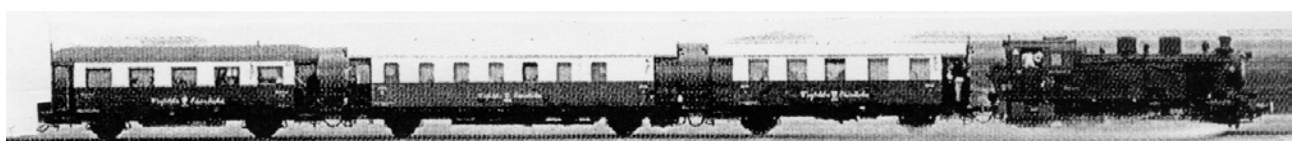
**Die Dominanz des Autos** ist ungebrochen und das Verkehrsaufkommen wird weiter zunehmen, da sich in den Köpfen noch nicht viel geändert hat. Kurze Transport- und Reisezeiten sind gefragt wie nie zuvor, denn das Leben wird in Zukunft noch flexibler, und der Freizeitverkehr wird weiter ansteigen. Es wird also noch mehr Staus, überfüllte Flughäfen und Verspätungen geben.

**Der Transport** sowohl von Personen wie auch von Gütern muß sicher, schnell, einfach und flexibel erfolgen können. Moderne Volkswirtschaften brauchen "geplante" leistungsfähige Transportsysteme. Früher wuchsen Städte an und kümmerten sich erst im Anschluß um ihr Transportsystem. Heute ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem die Voraussetzung, daß Volkswirtschaften wachsen und sich eine Gesellschaft entwickeln kann.

**Ein attraktiver** spurgebundener Verkehr ist für die Metropolen dieser Welt unabdingbar

Mitglied des Landesvorstandes Hamburg der Partei DIE GRAUEN-Generationspartei

Dipl.-Ing. Robert Gellekum,  
St.Benedikt-Straße 23,  
85716 Unterschleißheim  
Funkfon: (0160) 5042658



10. Juli 2008

BRIEF AN MERKEL

ANTWORT H. HENNEMANN

**MIME-Version:** 1.0  
**Subject:** Ihr Schreiben vom 19. Juni 2008 (fwd)  
**From:** <Friedrich\_Wilhelm\_Merck@t-online.de>  
**To:** "Michael Dittmer" <michael.dittmer@kielnet.net>  
**X-Mailer:** T-Online eMail 6.02.0003  
**Date:** 11 Jul 2008 19:54 GMT  
**Content-Type:** Multipart/Alternative;  
Boundary="\_\_Next\_1215806071\_Part11\_\_"

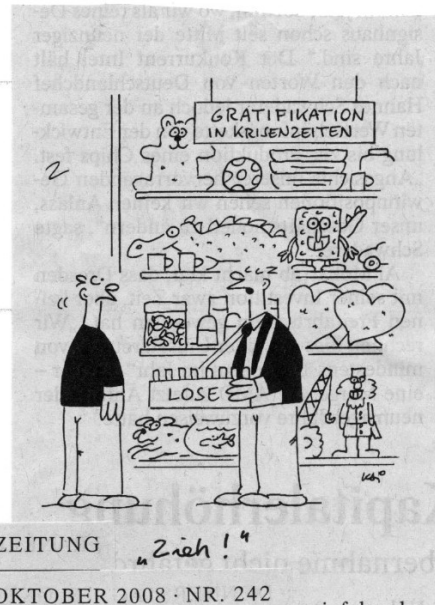
---Ursprüngliche Nachricht---

**Absender:** <heribert.hennemann@cdu.de>  
**Empfänger:** <Friedrich\_Wilhelm\_Merck@t-online.de>  
**Betreff:** Ihr Schreiben vom 19. Juni 2008

Herrn Friedrich Wilhelm Merck  
Friedrich\_Wilhelm\_Merck@t-online.de

Berlin, 10. Juli 2008  
HH\_0B2457

Sehr geehrter Herr Merck,



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE 16 · DONNERSTAG, 16. OKTOBER 2008 · NR. 242

die Vorsitzende der Christlich Demokratischen Union Deutschlands, Frau Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, dankt Ihnen für Ihr Schreiben vom 19. Juni 2008 mit der Weiterleitung eines Leserbriefes von Dr. Bähr zum Thema Transrapid. Sie hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Um eine erfolgreiche und bürgernahe Politik gestalten zu können, sind wir für Hinweise und Anregungen dankbar. Aufgrund der großen Zahl von Bürgern, die sich mit Fragen und Vorschlägen an uns wenden, bitte ich um Verständnis dafür, dass wir nicht auf jede Anfrage individuell und detailliert eingehen können. Gerne will ich einige grundsätzliche Anmerkungen machen.

Der Transrapid ist ein High-Tech-Produkt, das mit innovativer Antriebstechnologie bei Geschwindigkeit und Umweltfreundlichkeit alle Anforderungen eines Verkehrsträgers des 21. Jahrhunderts erfüllt. Die CDU ist überzeugt, dass sich der Transrapid zu einem erfolgreichen Verkehrsträger für den schnellen Personenverkehr zwischen Ballungsräumen entwickeln wird.

Auch wenn die bisherigen Planungen für eine Referenzstrecke für den Transrapid in Deutschland nicht erfolgreich waren, bleibt dieser ein verkehrs- und insbesondere auch industriepolitisch bedeutsames Projekt. Denn angesichts der Diskussionen um den Klimaschutz ist der Transrapid das ideale Verkehrsmittel auf längeren Strecken und auch für den Gütertransport geeignet. Ziel ist es, die deutsche Transrapid-Hochtechnologie weltweit als Ergänzung zur konventionellen Rad-Schiene-Technik zu vermarkten.

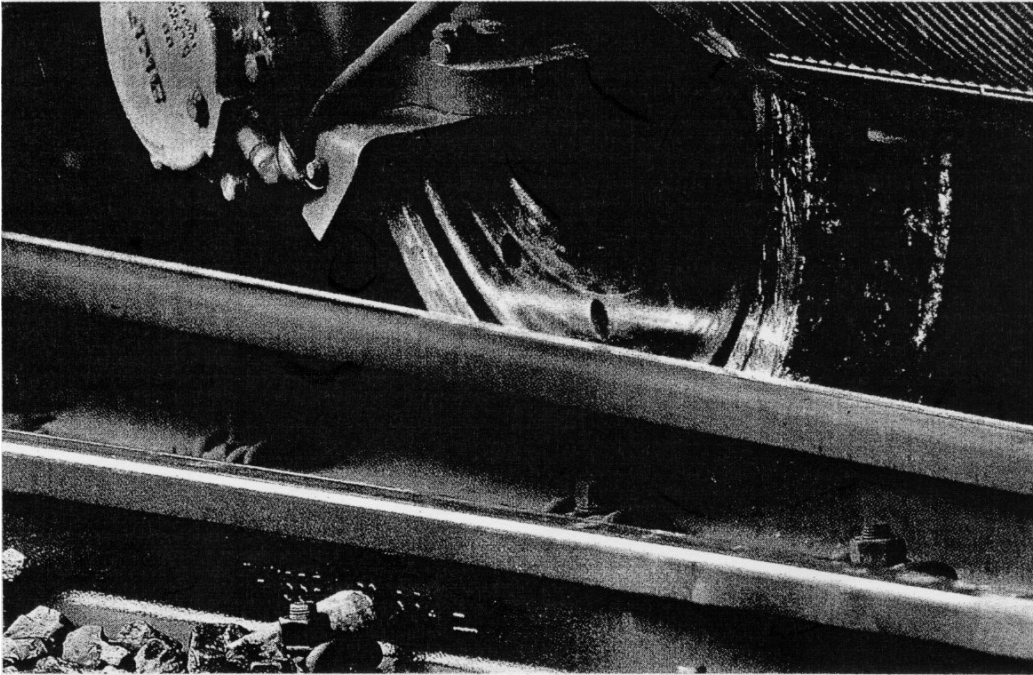
Auch wenn nun wegen drastischer Kostenexplosion im Hochbaubereich die Magnetbahnstrecke in München nicht gebaut wird, wird die Bundesregierung deshalb weiterhin Steuergelder in den Transrapid investieren. Denn es gibt in vielen Ländern Überlegungen, den Transrapid in die Realität umzusetzen. Darüber hinaus sind wir der Ansicht, dass bei jeder

neuen Planung eines Schienenfernverkehrs geprüft werden soll, ob auch der Transrapid dafür in Frage käme.

Für die Versuchsanlage für die Magnetschwebbahn im emsländischen Lathen wurde zu dem Anfang Juli eine neue Betriebsgenehmigung erteilt, um das Transrapid-Modell TR 09 zu testen. Dies ist ein Bekenntnis für die Technik - und ein Signal an das Konsortium aus ThyssenKrupp und Siemens, sich weiter um einen Verkauf des Transrapid zu bemühen. Auch ist davon auszugehen, dass die Ende 2008 auslaufende Planfeststellung der Versuchsanlage um zehn Jahre verlängert wird. Der Transrapid ist Hochtechnologie, die Deutschland einen weltweiten Vorsprung in der Verkehrstechnik sichert.

Mit freundlichen Grüßen	Heribert Hennemann	CDU-Bundesgeschäftsstelle Bereich Politische Programme und Analysen Fachbereich Wirtschaftspolitik Klingelhöferstraße 8, 10785 Berlin Tel (030) 22070-324 - Fax (030) 22070-319 E-Mail <a href="mailto:heribert.hennemann@cdu.de">heribert.hennemann@cdu.de</a>
-------------------------	--------------------	--

## Die Bahn kommt (nicht)



FAZ 12. Juli 2008

**Defekte Radsatzwelle** – Vielleicht ist es sogar ganz gut, dass der Bahnverkehr zurzeit nicht mit vollem Tempo läuft. Wenn ein ICE 3, wie am Mittwoch, schon bei Schrittgeschwindigkeit aus dem Gleis springen kann, wagt man sich nicht auszumalen, was bei Reisegeschwindigkeit hätte ge-

schehen können. Die Staatsanwaltschaft hat Ermittlungen aufgenommen, die Bahn beordert die in Rede stehenden Züge in die Betriebswerke. Eine reine Vorsichtsmaßnahme, wie betont wird. Die Fahrgäste dürfen das tun, was sie jahrelang geübt haben – warten. **Wirtschaft Seite 11** Foto ddp

DR.-ING. WULF H. RUMPEL

21255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Tostedt, 14. Juli 2008

Frankfurter Allgemeine, Sonnabend/Sonntag 12/13. Juli 2008, Die Bahn kommt nicht

Sehr geehrte Damen und Herren, die Zeichen mehren sich aber keiner will sie sehen, denn der kritische Blick des Reisenden, wenn überhaupt erfolgt, endet meist oberhalb der Bahnsteigkante beim sich futuristisch gebenden Außenambiente des ICE. Was darunter ist und was aus dem 18. Jhd. stammt, woran im wesentlichen sein Leben hängt, Starrachsen, Spurkränze und Dämpfer, die den Sinuslauf günstig beeinflussen sollen, findet kaum das Interesse der sonst so kritischen Zeitgenossen. Wäre diese Achse schon auf freier Strecke bei Km/h 300 gebrochen, hätte mehr als das doppelte an kinetischer Energie im Vergleich zu Eschede gewirkt. Dabei hat das Rad/Schiene-System noch bei weitem nicht das Geschwindigkeitspotential erreicht, das bahntechnische Hasardeure anstreben und welches tatsächlich den Geschwindigkeitssektor zwischen PKW und Airbus ernsthaft auszufüllen vermag, km/h 600. Das aber kann die Magnetschwebetechnik schon heute, und zwar sicherer - der Fahrweg wird umfaßt, leiser - sie schwebt berührungsfrei, kostengünstiger - weil sie verschleißärmer und energieeffizienter ist. Unsere Politik gefällt sich im Augenblick wieder einmal mit Geldgeschenken zu Bildung und Forschung, aber wer erklärt denen, die diesem Land Perspektiven eröffnen sollen, daß auch die technische Umsetzung und Kommerzialisierung des Erforschten nicht verzichtet werden kann, wenn technisches Wissen, Normenkompetenz, Arbeitsplätze und Investitionen im Land gehalten werden sollen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wulf Rumpel

**2 Hamburger Abendblatt**  
Sonnabend/Sonntag, 12./13. Juli 2008

## Beinahe-Katastrophe mit ICE – „Geräusche“ ignoriert?

**KÖLN** – Ein ICE der Deutschen Bahn mit 250 Fahrgästen ist, wie sich jetzt herausstellt, offenbar nur knapp einer Katastrophe entgangen. Ein Waggon des Zuges war am Mittwoch auf der Kölner Rheinbrücke aus dem Gleis gesprungen, weil ein Verbindungsstück zwischen zwei Rädern gebrochen war. Am Freitag wurde bekannt: Reisende hatten schon eine Stunde vor dem Unfall, als der ICE 518 über die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Frankfurt in Richtung Köln raste, „merkwürdige Geräusche“ gehört und die Zugbegleiter informiert. Die hätten geantwortet: „Das kennen wir schon, das hat nichts zu bedeuten.“ Die Bahn zog inzwischen alle 60 Züge des Typs aus dem Verkehr und untersucht sie. **S. 40**

DR.-ING. WULF H. RUMPEL

21255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Tostedt, 14. Juli 2008

Hamburger Abendblatt, Sonnabend/Sonntag 12/13. Juli 2008, Beinahe-Katastrophe mit ICE, M. Armbrorst

Sehr geehrte Damen und Herren, die Zeichen mehren sich aber keiner will sie sehen, endet doch der kritische Blick des Reisenden, wenn überhaupt, oberhalb der Bahnsteigkante beim sich futuristisch gebenden Außenambiente. Was darunter ist und was aus dem 18. Jhd. stammt, woran im wesentlichen sein Leben hängt, Starrachsen und Spurkränze, findet kaum das Interesse der sonst so kritischen Zeitgenossen. Wäre diese Achse schon bei 300 km/h gebrochen, hätte mehr als das doppelte an kinetischer Energie im Vergleich zu Eschede gewirkt. Dabei hat das Rad/Schiene-System noch bei weitem nicht das Geschwindigkeitspotential erreicht, das bahntechnische Hasardeure anstreben und welches erst den Geschwindigkeitssektor zwischen PKW und Airbus ernsthaft auszufüllen vermag, km/h 600. Das aber kann die Magnetschwebetechnik schon jetzt, und zwar sicherer - der Fahrweg wird umfaßt, leiser - sie schwebt berührungsfrei, kostengünstiger - weil sie verschleißärmer und energieeffizienter ist. Unsere Politik gefällt sich im Augenblick wieder mit Geldgeschenken zu Bildung und Forschung, aber wer erklärt denen, die diesem Land dienen sollen, einmal daß auch die technische Umsetzung und Kommerzialisierung des Erforschten unbedingt dazugehört, denn nur so können technisches Wissen, Normenkompetenz, Arbeitsplätze und Investitionen im Land gehalten werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wulf Rumpel

# **Gedächtnisprotokoll zur Konferenz in der Botschaft der Republik Polen in der Bundesrepublik Deutschland am 24.07.2008**

## **Thema:**

**„EoroRapid – Vom Technologieprojekt zur (europäischen) Verkehrskonzeption“**

**Ort:** Botschaft der Republik Polen in der Bundesrepublik Deutschland  
Lassenstraße 19-21., 14193 Berlin - Grunewald

**Beginn:** 24.07.2008, 11.00 Uhr

**Ende:** 24.07.2008, 12.40 Uhr

**Teilnehmer:** 1. **Danuta Dominiak- Woizniak**, Gesandtin - Botschaftsrätin  
2. **Tomasz Salomon**, Botschaftsrat, Abt.-Ltr. Handel u. Investitionen  
3. **Mitarbeiterin** von 1.  
4. **Lothar Albrecht**, Deutsche EoroRapid und FaG-ema

## **Konferenzverlauf:**

Nach einer sehr freundlichen Begrüßung durch die Gesandtin Frau Dominiak-Woizniak wurde Albrecht um Gesprächseröffnung gebeten, der dieser Bitte mit seinem vorbereitem Vorwort nachkam und die Konferenz eröffnete (Anlage 1).

Albrecht schlug 12 Gesprächspunkte lt. Anlage 2 vor, die in der Reihenfolge sehr interessiert, sach- und fachkundig (man hatte sich nach der von mir vorab eingereichten DVD sehr gut informiert) tiefschürfend diskutiert wurden.

Von polnischer Seite wurde deutlich, daß man nach bisheriger Auffassung zur Optimierung des HGV-Verkehrs in der Magnetschwebetechnik eine Verdrängung der Rad/Schiene-Technik sah, welche die z.Zt. laufenden Optimierungsanstrengungen im Eisenbahnverkehr stören könnte, da man derzeit damit beschäftigt ist, im Rahmen der dem polnischen Staat für Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung stehenden Mittel den Kostenrahmen als wesentlichen Hinderungsgrund sieht.

Albrecht steuerte entgegen, daß die MSB-Technik in Anbetracht des im zweistelligen Prozentbereich wachsenden Verkehrsbedarfs im Güterverkehr und der Notwendigkeit des schnellen Zugangs zu den Weltmärkten als alternativlose Ergänzung zur Optimierung des spurgeführten Verkehrs nicht gesehen werden kann, sondern muß.

Zur Frage der Kosten wies Albrecht mit besonderer Eindringlichkeit auf die Beachtung des Zusammenhangs zwischen Investitionskosten und Erhöhung des Volkseinkommens hin, das NKV > 2,25 gegenüber ICE, wie es in unserer Planungsbasis „Schienenverkehr“ ausführlich dargestellt ist. Die Gewinnmaximierung der Staatsfinanzen wurde an Hand unserer Vorlage „Magnetschnellbahnen - die Zukunft“ deutlich gemacht.

Die Gesprächsteilnehmer Dominiak-Woizniak und Salomon zeigten sich erstaunt darüber, daß die nach deren Einschätzung so hervorragende Technologie, es bisher noch zu keiner Realisierung in Deutschland kam, dem sich andere Partner im Ausland anschließen könnten. Dies nahm Albrecht zum Anlaß, die Vorgänge um die Magnetschwebetechnologie und deren Scheitern aus der Vergangenheit analytisch darzustellen. Er zeigte auf, daß es bei

einer Erwägung Berlin – Warschau jetzt darauf ankommt, einen Lobbyismus Pro Rapid aufzubauen , bevor sich eine Allianz Contra in der Republik Polen etablieren kann.

Hier schlug Herr Salomon vor, die Magnetschwebetechnik in Polen in die Öffentlichkeit zu bringen. Ein Podium hierfür könnte u.a. die polnische Handelskammer in Warschau sein und er fragte Albrecht, ob er denn dafür zur Verfügung stünde. Der Hintergrund ist, daß die polnische Botschaft in Deutschland nur als Vermittler wirtschaftlicher Aktivitäten in Betracht kommt und nicht selbst Wirtschaft zu Gunsten eines Unternehmens betreiben kann und darf.. Albrecht versicherte, hierfür uneingeschränkt zur Verfügung zu stehen. Wichtig ist ihm, die Öffentlichkeit positiv beeinflussen zu können.

Die Gesprächsteilnehmer/rinnen versprachen, den heutigen Konferenzverlauf Seiner Exzellenz, dem Botschafter vorzutragen und streben eine Fortsetzung der Gespräche an. Über den weiteren Verlauf wird Albrecht informiert und ggf. hinzugezogen.

Man versicherte sich gegenseitiger Wertschätzung und verabschiedete sich um 12.40 Uhr.

Protokoll erstellt von:  
Lothar Albrecht  
Berlin, den 24.07.2008



Beamte der Bundespolizei stehen am 9. Juli neben dem entgleisten ICE am Hauptbahnhof in Köln.  
Foto: dpa

**Sarburger**  
Regiere mit Nachrichten

Sonnabend, 19. Juli 2008

## Die Konsequenz mag man sich nicht vorstellen

**ICE-Unfall in Köln, versch. HAN-Ausgaben**

Die Zeichen mehren sich, aber keiner will sie sehen, denn der kritische Blick des Reisenden, wenn er denn überhaupt erfolgt, endet meist oberhalb der Bahnsteigkante beim sich futuristisch gebenden Außen-Ambiente des ICE. Was darunter ist und woran im Wesentlichen das Leben derer hängt, die sich ihm anvertraut haben – Starrachsen, Spurkränze und Dämpfer, die das Schlingern des un-

ausweichlichen Sinuslaufes günstig beeinflussen sollen –, findet kaum das Interesse des sonst so kritischen Zeitgenossen.

Wäre die fragliche Achse schon auf freier Strecke bei 300 Stundenkilometern gebrochen, hätte mehr als das Doppelte an kinetischer Energie im Vergleich zu der Katastrophe von Eschede gewirkt. Die Konsequenz daraus wagt man sich nicht vorzustellen. Dabei hat das Rad/Schiene-System noch bei Weitem nicht das Ge-

schwindigkeitspotenzial erreicht, das bahntechnische Hasardeure anstreben und welches tatsächlich den Geschwindigkeitssektor zwischen Pkw und Airbus ernsthaft ausfüllen könnte – 550 km/h. Das aber kann die Magnetschwebetechnik schon heute, und zwar sicherer – der Fahrweg wird umfasst, leiser –, sie schwebt berührungsfrei, kostengünstiger, weil sie verschleißärmer und energieeffizienter ist.

Unsere Politik gefällt sich im Augenblick wieder einmal mit

Geldgeschenken zu Bildung und Forschung. Aber wer erklärt den gewählten Volksvertretern, die diesem Land Perspektiven eröffnen sollen, dass auch auf die technische Umsetzung und Kommerzialisierung des Erforschten nicht verzichtet werden kann, wenn technisches Wissen, Normenkompetenz, Arbeitsplätze und Investitionen im Land gehalten werden sollen?

Dr.-Ing. Wulf Rumpel  
21255 Tostedt

Anlage 1 zum Protokoll

Fachbereich: Technik und Betrieb  
Fachbereichsleiter: Lothar Albrecht  
c/o: FaG-...  
Verkehrs- u. Systemtechnik GmbH & Co. KG  
Fohrbölliner Straße 29  
D-13585 Berlin-Spandau  
Tel.: 030/375 99 72-0  
Fax: 030/375 99 72-17  
e-Mail: zentrale@fagema.de  
http://www.fagema.de  
Ort, Datum: Berlin, den 24.07.2008

## **Vorwort zum Gespräch am 24.07.2008 in der Botschaft der Republik Polen in der Bundesrepublik Deutschland**

**Thema: EoroRapid – Vom Technologieprodukt zur (europäischen) Verkehrskonzeption**

- es gilt das gesprochene Wort -

**Sehr geehrte Frau Botschaftsrätin Dominiak-Woizniak, sehr geehrte Damen und Herren,**

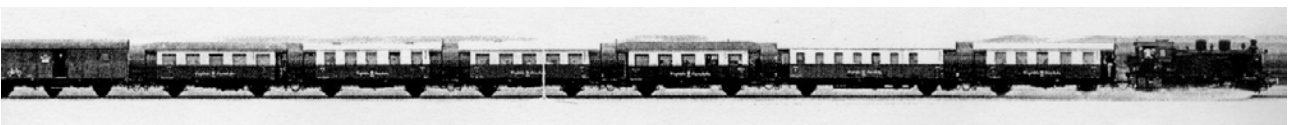
vorab bedanken ich mich im Namen unserer Gesellschaft für die Einladung, in Ihrem Hause unser Konzept „**EoroRapid – vom Technologieprodukt zur (europäischen) Verkehrskonzeption**“ vorstellen zu dürfen.

Besonders freut mich, daß mein Gespräch vom 11.06.2008 mit Seiner Exzellenz, dem Botschafter Ihrer Republik Polen, Herrn Dr. Marek Prawda, großes Interesse erzeugt hat und wir damit heute mit Ihnen über eine Magnetschnellbahnverbindung Berlin – Warschau und darüber hinaus im Rahmen europäischer Verbindungen auf der Grundlage des durch uns erarbeiteten Konzeptes diskutieren zu dürfen.

Unsere Gesellschaft arbeitet z. Zt. daran, nach dem Aus für das Münchener MSB-Projekt die Magnetschnellbahn Hamburg – Berlin als Primärprojekt auf der Grundlage der Planungsvorgaben von 1998-2000 modifiziert erneut zur politischen Entscheidungsfähigkeit zu bringen. Darüber hinaus liegt uns schriftlich vor, daß der Regierende Bürgermeister von Berlin, Herr Klaus Wowereit eine Magnetschnellbahn-Verbindung von Berlin nach Warschau wünscht, was er bereits im April 2005 in Brüssel vorgetragen hat und dieser auch uns seine politische Unterstützung zusichert. In Gesprächen mit hochrangigen Politikern des Landes Brandenburg wurde signalisiert, daß man sich der Option der Weiterführung nach Warschau und darüber hinaus unterstützend positionieren wird.

Vor diesem Hintergrund soll in unserer heutigen Diskussion mit Ihnen stehen, daß mit einer Magnetschnellbahn ein großer Schritt zur gemeinschaftlichen ökologischen und ökonomischen Weiterentwicklung unserer beiden Länder erfolgt und uns in Europa zu einer beispielhaft harmonischen Nachbarschaft führt. Mit der Magnetschnellbahn rücken unsere Metropolen Berlin und Warschau um exakt 4 Stunden näher zusammen. Benötigt die Rad-Schiene-Verbindung heute 6 Stunden, so ist die gleiche Strecke mit der Magnetschnellbahn mit 2 Stunden Reisezeit Realität.

Neben vielen anderen positiven Merkmalen der MSB-Technik bedeutet dieses schon allein einen Quantensprung moderner Verkehrstechnologie.



Für eine vertiefende Betrachtung unserer Diskussion schlage ich folgende Themenliste vor:  
 Erneuerung der sozialen Marktwirtschaft: „Sozial ist, was Arbeit schafft“ (vermutlich in unseren beiden Ländern differenziert zu interpretieren)  
 starke Familien-menschliche Gesellschaft durch erhöhtes Mobilitätsangebot  
 Arbeitsmarkt: Reduzierung der Erwerbslosenzahlen  
 vermehrtes und besseres Ausbildungsplatzangebot  
 Magnetschnellbahn mit Blick auf Klimaschutz und Klimawandel (CO<sub>2</sub> = 0,0)  
 Hochgeschwindigkeits-Expressverkehr  
 reibungsloser Transport und freie Containerfrachtwege  
 Entlastung des Luftverkehrs auf den Mittelstrecken  
 Abdeckung des Geschwindigkeitssegmentes zwischen Bahn und Flugzeug  
 Entflechtung aller Verkehre (Straße/Schiene/Luft)  
 Dynamische Entwicklung Aufbau Ost und Osteuropa  
 Gewinnmaximierung zu Gunsten der Staatsfinanzen

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wenn wir heute am Ende unseres Gespräches festgestellt haben werden, welcher unmittelbarer Zusammenhang zwischen moderner und effizienter Verkehrsinfrastruktur und wirtschaftliches Wachstum besteht und wir die Vorreiter dafür sind, dann glaube ich fest daran, dass wir auch ein neues Kapitel im Geschichtsbuch deutsch-polnischer Beziehungen aufgeschlagen haben.

In diesem Sinne danke ich für Ihre Aufmerksamkeit und freue mich auf eine dynamische Diskussion mit Ihnen und unser Bemühen die Magnetschnellbahn Berlin – Warschau mit einer breiten Unterstützung aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft auf den Weg bringen zu können, erfolgreich sein wird.

Ihr  
 Lothar Albrecht  
 Gedächtnisprotokoll  
 der Bundesrepublik  
 LZ 29.03.08



– Anzeige –



Magnets  
 against  
 Greenhouse

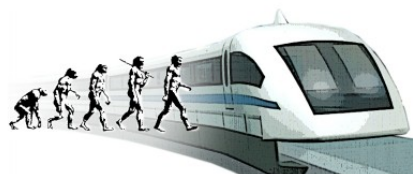
[www.pro-transrapid.org](http://www.pro-transrapid.org)



Magnets  
 against  
 Greenhouse

CO<sub>2</sub>

O<sub>2</sub>



Mobility Evolution

„traumhaft – revolutionär – außergewöhnlich – nützlich – sicher –  
 rasant – avantgardistisch – pfeilschnell – intelligent – dynamisch“

(DETLEV J. SCHUBSKY, 1953 – 2006)

– einfach: transrapid.

**Gesellschaft zur Förderung der Magnet-  
schwebetechnologie / Transrapid e.V.**

Stellv. Vorsitzender:

Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel ★ Am Toberbusch 19 ★ 21255 Tostedt

☎ 04182 - 220133 ★ e-Mail: Dr\_Wulf\_Rumpel@gmx.de

<http://www.pro-transrapid.org/>

Sitz: Hamburg

Eingetragen beim Amtsgericht Hamburg unter 69 VR 16646



*Umweltbewußt in die Zukunft -  
Wirtschaftlichkeit für Europa*

Herrn  
Samtgemeindebürgermeister  
Karl-Heinz Weber  
Große Straße 3  
**49 762 Lathen**

Tostedt, 31. Juli 2008

Wiederaufnahme der Besucherfahrten  
Sehr geehrter Herr Weber,

wie wir mit Freude zur Kenntnis genommen haben, ist es Ihnen in Lathen gelungen, unter Mithilfe zahlreicher engagierter Bürgermeister aus der Region, die schon lange geforderte Wiederaufnahme der Testfahrten des Transrapid TR 09 zu erreichen. Dies zeigt einmal mehr, daß gegen mächtige Eigeninteressen und selbstherrlich sich gerierende Oligarchen nur gemeinsames, organisiertes Handeln der Betroffenen Änderung durchzusetzen sind.

Um jetzt auch die für Ihre Region und den Industriestandort Deutschland ungemein wichtigen Besucherfahrten wieder in Gang zu bringen, scheinen uns weitere Aktionen auf gleicher Basis unumgänglich. Mit diesen kann es gelingen, die dringend erforderliche Heranführung der Menschen an die neue Technik, die Beseitigung von Ängsten vor dem Neuen, die Widerlegung der von interessierten Kreisen gestreuten Fehlinformationen und ein Wiederaufleben der von Ihrem „Haus des Gastes“ organisierten, Gruppenfahrten zu erreichen.

Gestatten Sie mir daher die Frage, inwieweit ein diesbezüglicher Tagesordnungspunkt auf einer Ihrer nächsten Ratssitzungen, an der wir gerne mit Mitgliedern und Wortmeldungen teilnehmen würden, möglich und der gemeinsamen Sache dienlich sein könnte? Einer diesbezüglichen, zeitgerechten Einladung kämen wir gerne nach.

Auch würden wir gerne, in gemeinsamer Absprache mit Ihnen, die Zielsetzungen, Ergebnisse und weiteren Vorgehensweisen danach über unsere Mitglieder an regionale und überregionale Zeitungen und Informationsträger weitergeben. Dann könnten wir um so mehr Menschen erreichen und sie zu einer tiefgreifenderen Auseinandersetzung angesichts der Malaisen mit dem ICE in die Lage zu versetzen.

Sicher sind Sie auch der Meinung, daß ein Land mit hoher Unterstützung von Bildung, Wissenschaft und Forschung auf die anschließende Nutzung der gewonnenen Erkenntnisse nicht wirklich verzichten kann, wenn Arbeitsplätze und Wertschöpfung, aber ganz besonders auch der Elan junger Ingenieure dem Standort erhalten bleiben sollen.

Wir sind entschlossen, einen Beitrag zu den von Ihrer Region eingeleiteten Aktionen beizutragen und freuen uns auf eine weiterführende Nachricht Ihrerseits.

mit freundlichen Grüßen

# Vor 10 Jahren: Rechtschreibreform - und noch kein Transrapid

## Ein Plädoyer für mehr Schlüsseltechnologien und weniger Trickserien

"TROTZDEM, EINS VERSPRECHE ICH IHNEN, MEINE DAMEN UND HERREN: SOLCH EINEN SCHWACHSINN WIE SCHIFFFAHRT MIT DREI "F" UND BALLETRUPPE MIT DREI "T" WERDE ICH NIE SCHREIBEN, SELBST WENN ICH DANN EINE SCHLECHTE NOTE BEKOMME."  
ULLI WICKERT IN DER ARD-SENDUNG "TAGESTHEMEN" VOM 3. JUNI 2005

Vor 10 Jahren, am 1. August 1998, trat die sogenannte Rechtschreibreform der deutschen Sprache mit einer ursprünglichen Übergangsfrist bis zum 31. Juli 2005 in Kraft. Offiziell hatte sie das Ziel, im deutschen Sprachraum eindeutige Regeln zu schaffen. Etwa zu dieser Zeit sollte auch der Bau der ersten Transrapid-Anwendungsstrecke verbindlich geregelt werden. Allerdings schaffte es Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann in den verbleibenden sechs Wochen der Legislaturperiode nicht mehr, zu einer entsprechenden Vereinbarung zu kommen, weil Siemens einen Vertragsentwurf nun nicht mehr [unterstützen](#) wollte<sup>3</sup> ([1]). Die teure und überflüssige Reform ist laut WELT vom 30. Juli 2005 ein Erbe der [68er-Bewegung](#) ([2]). Angestrebt wurde offenbar eine Nivellierung der Schriftsprache auf einer bildungsfernen Ebene, um dem deutschen Bildungsbürgertum die (schriftliche) Ausdrucksfähigkeit zu nehmen, mit welcher die Volksmassen jahrhundertlang niedergehalten und unterdrückt worden seien sollen. Die Vorbereitung wurde mit einiger Arglist in die Wege geleitet. So wurden vor 1990 die Politiker zum Handeln gedrängt durch ein gezielt lanciertes, aus der Luft gegriffenes Gerücht, die DDR bereite auf eigene Faust eine Rechtschreibreform vor, um die deutsche Teilung auch schriftsprachlich zu zementieren. Über die schließlich stattfindenden Rechtschreibkonferenzen der deutschsprachigen Länder wurde in den Medien kaum berichtet, um die Bevölkerung möglichst vor vollendete Tatsachen zu stellen und wenig Zeit für eine kritische Auseinandersetzung zu lassen.

Die Reform wurde in einer Volksbefragung mehrheitlich (d.h. zu 56,4%) von der schleswig-holsteinischen Bevölkerung abgelehnt, obwohl die damalige SPD-geführte Landesregierung versuchte, die Abstimmung zu ihrem Gunsten zu beeinflussen. Sie ließ hierzu irreführende Stimmzettel mit 3 Wahlmöglichkeiten drucken, bei denen man durchaus das Gegenteil von dem ankreuzen konnte, was man eigentlich meinte ([3]).

Wer gegen die Rechtschreibreform war, mußte die Möglichkeit eins auf dem Stimmzettel ankreuzen. Hier heißt es: *"In den Schulen wird die allgemein übliche Rechtschreibung unterrichtet. Als allgemein üblich gilt die Rechtschreibung, wie sie in der Bevölkerung seit langem anerkannt ist und in der Mehrzahl der lieferbaren Bücher verwendet wird. Stimmen Sie diesem Gesetzentwurf zu?"*

Wer die Möglichkeiten zwei oder drei auf dem Stimmzettel ankreuzte, stimmte für die Rechtschreibreform. Die Vorlage des Schleswig-Holsteinischen Landtages unter Punkt zwei lautet wörtlich: *"In den Schulen wird die allgemein übliche deutsche Rechtschreibung unterrichtet. Als allgemein üblich gilt die Rechtschreibung, wie sie in den übrigen Ländern der Bundesrepublik Deutschland für die Schulen verbindlich ist. Stimmen Sie dieser Vorlage zu?"*

Wer die Möglichkeit drei auf dem Stimmzettel ankreuzte, stimmte gegen den Gesetzentwurf der Volksinitiative und gegen die Vorlage des Schleswig-Holsteinischen Landtages - und damit wiederum für die Rechtschreibreform, die bisher nur aufgrund des bevorstehenden Volksentscheides noch nicht in Schleswig-Holstein eingeführt worden war.

Eine ähnlichen Trick versuchte die Münchner SPD bei einer Umfrage zum Transrapid im Oktober 2007 mit dem Titel *„Milliarden für den Transrapid - oder S-Bahn für Millionen?“*. Die SPD suggerierte durch die Reihenfolge in der Überschrift, die erste Option sei pro Transrapid und die zweite für die S-Bahn. Dabei war es genau umgekehrt. Als „sinnvoll und notwendig“ bezeichnete die bayerische SPD-Landtagsfraktion nicht den Transrapid, sondern den Ausbau der S-Bahn. Dies konnte leicht überlesen werden.

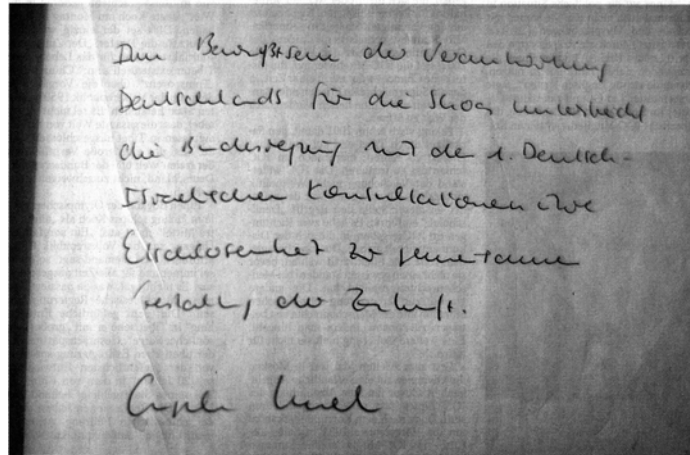
Ganz anderer Tricks bediente sich nach einem [Bericht](#) der „Welt“ vom 3. April 2008 die Deutsche Bahn AG beim Münchner Transrapid-Projekt, um sich einer unliebsamen Konkurrenz, der Magnetschnellbahn, zu erledigen ([4]). Sie übernahm die Planung für das Projekt und drängte die ehemaligen BMG-Mitarbeiter aus dem Projekt. Sie erstellte im November letzten Jahres einen Vertragsentwurf zwischen ihr und dem Gesamtsystemverantwortlichen der Magnetbahnstrecke (d.h. ThyssenKrupp, Siemens und den Baukonzernen) mit der Absicht, die Münchner Strecke „*totmachen*“ zu wollen. (*Der Artikel befindet sich hier auf Seite 38ff., die Red.*) Man darf die Rechtschreibreform durchaus als Alibi-Reform betrachten, die von der Politik trotz Ablehnung in der Bevölkerung aufgezwungen wurde und „*ein Signal gegen Stillstand, Bewegung um der Bewegung willen*“ ([Udo Ehrlich](#) [5]) sein sollte, weil damals eigentlich kaum politischer Wille vorhanden war, den Standort Deutschland für die Zukunft wirklich fit zu machen. Diese unnötigste aller Reformen überholte rechts auf dem Standstreifen den Reformstau und war Ersatzhandlung für erforderliche, aber unbequeme Anpassungen an die Globalisierung. Sie entsprach dem Zeitgeist, in dem die Ablehnung technischer Neuerungen – wie die

---

3 Hierbei bleibt anzumerken, daß Siemens auch einen starken Geschäftsbereich hat, der den ICE vermarktet, und der Transrapid ein hauseigenes „Konkurrenzprodukt“ darstellt. Aus diesem Grund ist die Haltung von Siemens zur Magnetschnellbahn eher ambivalent. Bei internationalen Projekten wird häufig eine ICE-Option angeboten. Tricks bei der Preisgestaltung zugunsten der Rad-Schiene-Lösung sind möglich.

Magnetschnellbahn — und der „Marsch durch die Institutionen“ als modern galten. Viele prominente Persönlichkeiten, auch unsere Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, sind dennoch bei den klassischen Schreibweisen geblieben.

### Erste deutsch-israelische Konsultationen



**Historischer Besuch:** Zum ersten Mal haben in Israel deutsch-israelische Regierungskonsultationen stattgefunden. Beim Besuch der Gedenkstätte in Yad Vashem schrieb Bundeskanzlerin Merkel in das Gästebuch des Mahnmals für die ermordeten Kinder: „Im Bewußtsein der Verantwortung Deutschlands für die Shoa unterstreicht die Bundesregierung mit den 1. Deutsch-Israelischen Konsultationen ihre Entschlossenheit zur gemeinsamen Gestaltung der Zukunft. Angela Merkel“. An diesem Dienstag spricht Frau Merkel vor der Knesset. **Seite 3** Foto: dpa

*Auch unsere Bundeskanzlerin bevorzugt die klassischen Schreibweisen (F.A.Z. vom 18. März 2008)*

Die Folgen dieses Zeitgeistes zeigten sich in den darauffolgenden Jahren. Die Arbeitslosenzahl stieg auf über fünf Millionen. Die Magnetschnellbahn Transrapid, die als Konjunkturlokomotive zwischen Hamburg und Berlin ab 2005 in Betrieb gehen sollte, wurde bisher verhindert – wegen der von einigen rot-grünen Politikern aus der 68er-Generation erzwungenen Kostendeckelung. Wegen unzureichender Infrastruktur fiel eine Entscheidung über den Bau eines neuen BMW-Werkes zuungunsten des Standorts Schwerin im Jahre 2001 aus. Die ertüchtigte Schienenstrecke zwischen Hamburg und Berlin ist inzwischen durch Verschleiß derart lädiert, daß sie im Frühjahr 2009 erneuert werden muß. Die Grenzen des Rad-Schiene-Systems hat auch die [Beinahe-Katastrophe](#) des ICE im Juli ([6]) aufgezeigt. Diese Tatsachen rufen nach einem neuen Anlauf für den Transrapid, dem sicheren, verschleißarmen und umweltfreundlichen Verkehrsmittel der Zukunft.

Möglicherweise wird die Magnetschwebetechnologie bald eine neue Chance bekommen. Sie ist eine Schlüsseltechnologie und wichtig für unsere zukünftige globale Wettbewerbsfähigkeit. Die Verwirklichung eines europäischen Magnetschnellbahnnetzes wird unter deutscher Federführung aber nur gelingen, wenn Staat, ein neuer Betreiber, Mittelstand und die Systemindustrie konstruktiv mitwirken, anstatt zu versuchen, durch Trickereien einen maximalen Vorteil für sich zu erzielen oder Innovationen zu bekämpfen. Nutzen und Risiken müssen fair aufgeteilt werden.

Michael Dittmer  
© GFM-eV 2008

Der Autor ist Diplom-Mathematiker. Deutsch war nie sein bestes, aber auch nie sein schlechtestes Schulfach. Heutzutage trifft er des öfteren Zeitgenossen, die ihm – sozusagen als selbsternannte Deutschlehrer – weismachen möchten, daß „daß“ nunmehr „falsch“ geschrieben ist. Diese Schreibweise erscheint dem Autor aber [vernünftig](#) ([7]), bei häufiger Anwendung dieses Wortes ist sie ausgesprochen umweltschonend, denn sie spart gegenüber der neuen Schreibweise 25% der Papierressourcen – und das ist gut für den Wald.

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

- [1] <http://wissen.spiegel.de/wissen/dokument/36/07/dokument.html?titel=Tempo+Null&id=7967063>
- [2] [http://www.welt.de/print-welt/article685841/Kraftakt\\_der\\_Sprach\\_Technokraten.html](http://www.welt.de/print-welt/article685841/Kraftakt_der_Sprach_Technokraten.html)
- [3] <http://www.schriftdeutsch.de/orth-akt.htm#03>
- [4] [http://www.welt.de/wirtschaft/article1865720/Wie\\_die\\_Bahn\\_den\\_Transrapid\\_ausgebremst\\_hat.html](http://www.welt.de/wirtschaft/article1865720/Wie_die_Bahn_den_Transrapid_ausgebremst_hat.html)
- [5] <http://www.udo-ehrich.de/Politik/2005-016.php>
- [6] [http://www.welt.de/vermischtes/article222525/ICE\\_Unfall\\_waere\\_fast\\_zur\\_Katastrophe\\_geworden.htm](http://www.welt.de/vermischtes/article222525/ICE_Unfall_waere_fast_zur_Katastrophe_geworden.htm)
- [7] <http://www.vernuenftig-schreiben.de/>

# Software ohne Rechtschreibreform

## Wenn Sie die neuen Regeln nicht verwenden möchten, aber ihre Textverarbeitung versucht, Sie zu zwingen

Das [Bundesverfassungsgericht](#) hat Personen außerhalb des Schulbereichs das Recht zugestanden, die klassischen Schreibweisen weiter zu verwenden ([1]). Doch viele Computerprogramme untergraben dieses Recht, wenn sie den Benutzer gegen seinen Willen zur Einhaltung der neuen Regeln drängen wollen. Dabei gibt es durchaus Möglichkeiten, sich dieser Einflußnahme zu entziehen. Auf der [GFM-eV-Homepage](#) und hier stehen für einige Anwendungen Tips zur Verfügung ([2]), wie sich die neue Rechtschreibung abschalten läßt.

### Microsoft Office

Alle Versionen bis einschließlich Microsoft Office 97 verwenden ein Wörterbuch mit klassischer Rechtschreibung. Ab Microsoft Office 2000 bis einschließlich 2007 läßt sich unter Extras -> Optionen -> Rechtschreibung (-> Rechtschreibung und Autokorrektur) in der Registerkarte das Häkchen Neue Deutsche Rechtschreibung entfernen.

### OpenOffice 1.x und 2.x

im Download-Bereich für [Wörterbücher](#) ([3]) kann das Sprachpaket als de\_OLDSPELL.zip (Wörter) und hyph\_de\_OLDSPELL.zip (Trennregeln) für die klassische Rechtschreibung heruntergeladen werden. Dort befinden sich ebenfalls Installationsanleitungen für diese Versionen. Falls die neuen Schreibweisen überhaupt nicht erwünscht sind, muß das bestehende Sprachpaket (vertreten durch die Dateien de\_De.dic, de\_De.aff und hyph\_de\_DE.dic) gelöscht werden.

### OpenOffice 3.x

Für Version ab 3.0 steht die Programmerweiterung dict\_de\_OLDSPELL.oxt zum Herunterladen zur [Verfügung](#) ([4]). Nach Aufruf einer OpenOffice Anwendung kann die heruntergeladene Datei unter Extras -> Extension Manager -> Hinzufügen hinzugefügt werden. Falls die neuen Schreibweisen überhaupt nicht erwünscht sind, muß das bestehende Sprachpaket im Extension Manager entfernt werden. Dabei muß der OpenOffice Schnellstarter beendet sein (dieser ist nach dem Start als Symbol links neben der Systemzeit zu erkennen).

### Mozilla Firefox / Mozilla Thunderbird

Auf der Homepage von [Uwe Schlentner](#) ([5]) stehen für Mozilla Firefox und Mozilla Thunderbird jeweils ein Sprachpaket in "vernünftiger" Schreibweise zur Verfügung. Die Übersetzungen aus dem englischen entsprechen dann den Empfehlungen der Schweizer Orthographischen Konferenz (SOK) und verwenden die lesefreundliche Adelungsche Schreibweise. Für beide Programme gibt es außerdem ein Wörterbuch mit den klassischen Schreibweisen für die eingebaute Rechtschreibprüfung. Eine Firefox Erweiterung namens ClassGerman bietet sogar während des Betrachtens deutschsprachiger Seiten im Internet eine Umwandlung in fast klassische Rechtschreibung an.

### Scribus

Das Open-Source-DTP-Programm besitzt zwar keine Rechtschreibprüfung, die deutschsprachige Übersetzung der [Anwenderdokumentation](#) ([6]) ist aber in klassischer Rechtschreibung gehalten.

Michael Dittmer  
© GFM-eV 2008

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] [http://www.bundesverfassungsgericht.de/entscheidungen/rs19980714\\_1bvr164097.html](http://www.bundesverfassungsgericht.de/entscheidungen/rs19980714_1bvr164097.html)

[2] <http://www.pro-transrapid.org/de/ortho/index.html>

[3] <http://de.openoffice.org/spellcheck/about-spellcheck-detail.html>

[4] <http://extensions.services.openoffice.org/project/dict-de-OLDSPELL>

[5] <http://www.vernuenftig-schreiben.de/>

[6] [http://wiki.scribus.net/index.php/Grunds%C3%A4tzliche\\_Bemerkungen\\_zur\\_deutschen\\_Rechtschreibung\\_und\\_ihrer\\_Bedeutung\\_f%C3%BCr\\_dieses\\_Wiki](http://wiki.scribus.net/index.php/Grunds%C3%A4tzliche_Bemerkungen_zur_deutschen_Rechtschreibung_und_ihrer_Bedeutung_f%C3%BCr_dieses_Wiki)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der außerordentlich informative Brief Ihres Lesers C. Roux bedarf m.E. einiger sachlicher Hinweise und Ergänzungen. Es war nicht nur irgendein Defekt der zum Unfall in Köln führte, sondern ein systemimmanenter Schwachpunkt des Systems Rad/Schiene, das bekanntermaßen bei höheren Geschwindigkeiten, besonders aufgrund überproportional zunehmender Schwingungen, mehrfach überfordert ist. Seit seiner Erfindung im 18. Jhd. haben sich denn auch technische Verbesserungen dieses bestimmenden Systempunktes nur in Äußerlichkeiten gezeigt. Die heutigen Schnellzüge, auch der in Frankreich zur nationalen Grandeur hochstilisierte TGV, stehen immer noch, nur durch ihre Masse gehalten, auf zwei schmalen Stahlbändern und werden von 3 cm breiten Spurkränzen durch Reibung starr geführt. Anno 1835 in Nürnberg/Fürth hatte das noch gereicht. Da der Schnellverkehr aber im Prinzip dem Kaltwalzen von Stahl gleicht, gehören systembedingte Aussetzer durch Erosion der Schienenlaufflächen, Belastungswechsel durch Weichen, Kreuzungen und Kurven, Spurkranzablösungen oder auch nur ein paar deplazierte Schafe mit den bekannten Folgen zur Tagesordnung, wie Herr Roux richtig andeutet. Das alles erinnert doch sehr an Schilda, statt das Einstürzen eines altertümlich gebauten Hauses durch sinnvolle Veränderung der Konstruktion zukünftig zu verhindern, macht man die Wände dicker, was den Einsturz noch gefährlicher macht, oder sorgt für genügend Krankenhausbetten danach. Im Übrigen kann ich mich überhaupt nicht erinnern, eine umfassende Berichterstattung in den Medien über den von Herrn Roux angesprochenen TGV Unfall, dessen Verletztanzahlen und Reparaturkosten für seine Theorie offensichtlich keine Rolle spielen, gelesen zu haben. Zum Argument der Unschlagbarkeit des TGV weise ich darauf hin, daß derlei Hybris bereits vor 100 Jahren die Titanic für unsinkbar hielt. Bleibt die Frage, warum rutschen wir eigentlich nicht gleich auf einem Magnetfeld und sparen uns das unabwendbare Entgleisen?

Mit freundlichen Grüßen

W. Rumpel

*Die Welt 1. Aug 2008*

## Wenn in China ein Stück Transrapid verschwindet...

Kurioser Fall: Tonnenschwere Trassenteile der chinesischen Eigenentwicklung abmontiert

**Feking** - Ein drei Millionen Euro teurer Eigenbau der ersten chinesischen Teststrecke für eine selbst entwickelte Magnetschwebbahn in Südwestchina hat ein unrühmliches Ende gefunden. Unbekannte kappten in der Nacht auf Freitag Teile der tonnenschweren Teststrecke und ließen an ihrem Ende nur die Betonpfeiler stehen.

Die 425 Meter lange Sirecke war 2001 von der Südwest-Jiaotong-Universität für ihren Eigenbau eines Transrapid gebaut und 2006 in Betrieb genommen worden. Das Endstück der Trasse, die in ein Naherholungsgebiet führte, verschwand nun spurlos. Keiner der Anwohner wollte etwas mitbekommen haben. „Das muss spät nachts passiert sein“, sagten drei Serverinnen einer unweit der Strecke gelegenen Gaststätte chinesischen Reportern. „Die Trassen kletterten sich in Luft auf“, titelte Chengdus „Morgenzeitung“.

Die Lokalpresse, die Chinas Sonntagspresse mit Fotos veröffentlichte, stellt ein viel beachtetes Experiment vorläufig vor das

Aus. Die Südwest-Jiaotong gilt als eine der besten elektrotechnischen Ingenieurschulen Chinas. Mit ihrem Eigenbau wollte sie dem mit der Technologie von Siemens und ThyssenKrupp konstruierten Shanghaier Transrapid als innerstädtisches Verkehrsmittel Konkurrenz machen. Die Universität erforscht seit 1988 den Magnetantrieb und

erbaute in Eigenentwicklung eine Magnetschwebbahn für 80 Passagiere. Ende April 2006 wurde die für maximal 160 Stundenkilometer Geschwindigkeit konstruierte Bahn auf der Strecke erstmals ausprobiert. Allerdings behaupten Berichte im Internet, so schreibt es die Hauptstadtdzeitung „Xinjingbao“, dass die Bahn nie mehr als ein paar Dutzend Meter geschwebt sei.

Die Behörden der Provinz nahmen ihre Untersuchung auf. Vorurteil gegen unbekannt. Zuerst wollen sie klären, ob es sich um eine „Absichtstafel von Menschenhand“ oder um eine natürliche Ursache handelt, die zum „plötzlichen Verschwinden der Trasse“ führte.



Er kann noch fahren: Das deutsche Transrapid in Shanghai



Der Transrapid in China: Eine Bilddokumentation der Magnetschwebbahn

DR.-ING. WULF H. RUMPEL

21255TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Tostedt, 2. August 2008

FAZ, Sonnabend 2. August 2008, S. 19, Unverzeihlich

Sehr geehrte Damen und Herren, einmal abgesehen von der Tatsache, daß es unverzeihlich ist, ein aus dem 18. Jhd. stammendes Verkehrskonzept derart stupend immer weiter so auszureizen, daß die Sicherheit der ahnungslosen Nutzer mehr und mehr an Bedeutung verliert, ist es doch wohl wenig ingeniös, die überlasteten Systemteile ständig weiter zu verstärken, anstatt das Übel innovativ an der Wurzel zu packen, was ja ingenium / talentvoll, geistreich, scharfsinnig unabweislich fordert. Für mich als ingeniösen Menschen mit mehr als 40 Jahren Praxiserfahrung ist es eher beschämend zu sehen, wie die Erkenntnisse unserer heutigen, ambitionierten Ingenieursgeneration zuerst gefordert und dann in den Staub getreten werden, als mich darüber zu wundern, warum Achsen, oder demnächst andere Bauteile, außerhalb sinnvoller Belastungsgrenzen versagen. Wer von ihnen soll denn noch Neues wagen wenn Gerichte ihr Verständnis von Recht praktizieren. Als jüngst Ingenieure der Versuchsanlage Lathen vor Gericht standen, waren die Schlußworte einer Witwe, auf der Anklagebank sitzen die falschen Leute. Wer zieht im übrigen die zur Verantwortung, die immer noch glauben, unser Land mit unsicherer, lärmender, wartungsintensiver Alttechnik zwangsbelüchten zu müssen, obwohl sie es ganz gewiß besser wissen. Übrigens, das mit den konstruktiven Kerben funktionierte schon beim vergleichsweise simplen Toilettenpapier nie so richtig.

Mit freundlichen Grüßen W. Rumpel

## Unverzeihlich

Die jüngsten Probleme der Deutschen Bahn mit den Radsätzen des ICE 3 sind für mich Anlass, Sie auf eine kuriose Situation hinzuweisen. Die deutsche Forschung auf dem Gebiet der Werkstoffeigenschaften und Materialermüdung kann ohne Übertreibung als führend in der Welt angesehen werden (BAM, Max Planck-Institute, Fraunhofer-Institut für Betriebsfestigkeit und so weiter). Deshalb ist es eigentlich unverzeihlich, dass an einem deutschen High-Tech-Produkt wie dem ICE ein Achsbruch auftritt. Und das umso mehr, weil die Dauerfestigkeitsversuche von August Wöhler an Eisenbahnachsen in den Jahren 1852 bis 1870 der Beginn systematischer, im Ausland bewunderter Festigkeitsforschung waren, deren Ergebnisse bis heute nichts von ihrer Aktualität verloren haben. Für mich als Ingenieur mit vierzig Jahren Berufserfahrung ist es beschämend, dass jüngere Kollegen nicht in der Lage sind, ein so heikles Bauteil wie eine Radsatzachse betriebssicher auszulegen. Bei den hohen ICE-Geschwindigkeiten ist auch mit hochfrequenten Schwingungen zwischen Rad und Schiene zu rechnen, die womöglich bei einem Anriss in einer Achse den Umlaufbiege-Rissfortschritt beschleunigen. Dass immer wieder überraschende Schäden an technischen Objekten auftreten, liegt auch daran, dass in der Ingenieur-Ausbildung die Problematik der Lebensdauerermüdung durch konstruktive Kerben nicht das ihr gebührende Gewicht hat.

GEORG REBEL, DÜSSELDORF

## RADACHSE

### Wieder ICE gestoppt

ERFURT - Die Deutsche Bahn hat am Freitag einen ICE auf dem Weg von Dresden nach Frankfurt im Bahnhof Eisenach gestoppt. Grund: Verdacht auf Risse an der Radachse. (dpa)

40 Hamburger Abendblatt

Sonnabend/Sonntag, 2./3. August 2008

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE 18 · SAMSTAG, 2. AUGUST 2008 · NR. 179

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

FREITAG, 1. AUGUST 2008 · NR. 178 · SEITE 9

## Passive Sicherheit

In all Ihren Artikeln über den ICE und die folgenreichen Entgleisungen fände ich es angebracht, wenn nicht nur die Tatsache genannt würde, dass ein ICE aufgrund eines Defekts entgleist ist. Entgleisungen gehören zum Bahngeschäft dazu, denn das hundertprozentige Ausschließen eines Unfalls wird niemals möglich sein, unabhängig davon, wie gut die Kontrollen und Wartungen sein werden. Wichtig ist vielmehr, wie es mit der passiven Sicherheit aussieht, nämlich welche Folgen es hat, wenn ein Zug entgleist. Hier wäre ein Blick in unser Nachbarland Frankreich angebracht. Das ICE-Pendant TGV ist schon des Öfteren entgleist, doch niemals kam es zu einer Katastrophe. Der Grund ist wahrlich einfach: Der TGV benutzt eine stark versteifte Konstruktion, die zwar Sitzplätze kostet, im Gegenzug aber den Ziehharmonika-Effekt, wie bei Eschede geschehen, quasi unmöglich macht. Solange die Bahn oder Siemens auch in einer nächsten Generation diese Technik zugunsten der Rentabilität vernachlässigen, können die Kontrollen noch so gut sein – eine Entgleisung bei 300 Kilometern pro Stunde wird immer zu einer Katastrophe führen. Die Sicherheit des TGV ist unschlagbar. Am 21. Dezember 1993 entgleiste der TGV 7150 mit einer Geschwindigkeit von knapp 300 km/h. Die Folgen: ein Verletzter unter 200 Passagieren.

CHRISTIAN ROUX, HERZOGENAURACH

Tostedt, 3. August 2008

Rheinischer Merkur  
Heinrich-Brüning-Straße 9  
**53 113 Bonn**

RM, 31. Juli 2008, S. 1, Vor dem Absturz  
Sehr geehrte Damen und Herren,

die Kontradiktion die Ihnen gleich auf der ersten Seite unterläuft, ist sicher nicht gewollt, könnte aber treffender nicht sein. Erst beklagen Sie in Ihrem Titelbild den Mangel an Vertrauen in die Architektur der Gegenwart um dann nur wenig später gerade diesem Mangel an Vertrauen, allerdings in die Ingenieurkunst der Gegenwart, das Wort zu reden. Gleichwohl, beides halte ich für wenig überzeugend. Die bildlich dargestellten baulichen Artefakte sind weder putzig noch dominieren sie die zeitgenössische Baukunst, sie sind einzelne Wegmarken aus der Historie unseres Volkes und geben Hinweis und Orientierung für die Zukunft, die die Gegenwart unserer Kinder sein wird. Sie gilt es zu erhalten und gegebenenfalls zu rekonstruieren. Der Berufskollege Mäckler will zwar immer mit seinen Bauwerken Einfluß auf die Umgebung nehmen sagt er, ob er aber auch bereit ist Einfluß der Umgebung, also der Arbeit von Berufskollegen auf deren Schultern wir stehen, aufzunehmen, sagt er leider nicht. Die demnächst in Frankfurt entstehenden, gezwirbelten Glastürme in Zeitgestaltung werden dagegen ihrerseits Dominanz bestätigen. Die Prognose einer Eisenbahnrenaissance aufgrund Ölpreisexplosion, Emissionshandel oder sonstiger administrativer Zwangsregulierungen mag vielleicht Dampflokfahrten auf irgendwelchen Museumsstrecken betreffen, die Eisenbahn als zukünftigen Hauptverkehrsträger zu vermuten ist aus mehreren Gründen schlicht absurd. Wie die zahlreichen Malaisen des ICE zeigen stößt das aus dem 18. Jhd. entlehnte System Rad/Schiene immer mehr an Grenzen, obwohl es die von bahntechnischen Hasardeuren geplanten 550 km/h noch bei weitem nicht erreicht hat. Gerade die aber könnten erst den Geschwindigkeitssektor zwischen Krafffahrzeug und Airbus glaubhaft ergänzen. Die Technologie dafür liegt erprobt in der zukunftsweisenden Magnetschwebetechnik vor. Sie hat einen geringeren Flächenbedarf, umfaßt entgleisungssicher den Fahrweg, hat keine Fahrgeräusche weil sie berührungsfrei schwebt und daher auch nur 34% Unterhaltungsaufwand benötigt, einen um 1/3 geringeren Strombedarf weil nur der befahrene Teil der Trasse unter Spannung steht und die Stromübertragung induktiv erfolgt, und ist etwa doppelt so schnell. Sollte es tatsächlich ein Mangel an Recherche oder, schlimmer noch, blanke Voreingenommenheit sein, der zu der Auffassung kommt, die Bahn würde benachteiligt? Tatsächlich erhält der Staatsbetrieb Bahn jährlich 12-15 MRD. € aus öffentlichen Haushalten, Steuergelder die andernorts fehlen. Wahrscheinlich liegt die Summe noch höher, aber das vom Bundesrechnungshof mehrfach kritisierte Mehndornsche Finanzregime gibt genauere Zahlen nicht her. Sie glauben doch wohl nicht wirklich, die 1,2 Mrd. € für den putzigen Berliner Glaskasten hätte die Bahn AG bezahlt? Nein, solange dem Mobilitätsbedürfnis der Menschen keine realistische Alternative zu PKW und Flugzeug zugebilligt wird, werden die Reisenden lieber im Stau als auf zugigen Bahnhöfen stehen, die Unkompliziertheit, Attraktivität und Variabilität von Auto und Flieger der ausgereizten, anfälligen Technik des 18.Jhd. vorziehen. Die Menschen werden sparsamere Autos nutzen und kompakter in die Welt fliegen, und wenn sie denn auch nach Barcelona kommen, werden sie in der Sagrada Familia ein Bauwerk des Historismus vorfinden, daß der listige Antoni Gaudi den Menschen als Stiftskirche zur immerwährenden Wegmarke untergeschoben hat.

Mit freundlichen Grüßen Dr. Wulf H. Rumpel

Anlage

DR.-ING. WULF H. RUMPEL

21255TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Tostedt, 2. August 2008

HA, Sonnabend 2/3 August 2008, S. 40, Wieder ICE gestoppt

Sehr geehrte Damen und Herren, einmal abgesehen von der Tatsache, daß es jedem sachlich denkenden Menschen unbegreiflich ist, daß ein aus dem 18. Jhd. stammendes Verkehrskonzept derart stupend immer weiter so ausgereizt wird, daß die Sicherheit der ahnungslosen Nutzer zuletzt an Bedeutung verliert, kann es doch wohl kaum ingenieurem Anspruch genügen, die überlasteten Systemteile einfach immer weiter zu verstärken, anstatt das Übel innovativ an der Wurzel zu packen, was ja wohl der Begriff ingenium / talentvoll, geistreich, scharfsinnig unabweislich fordert. Es ist beschämend zu sehen, wie die Erkenntnisse unserer heutigen, ambitionierten Ingenieursgeneration zuerst gefördert, danach gefordert und dann in den Staub getreten werden, Gerichte bemüht werden wenn ihnen auf der Suche nach dem zukunftsweisenden Verkehrssystem zwangsläufig Fehler unterlaufen. Wen wundert es da, daß Starrachsen, oder demnächst irgendein anderes Bauteil, außerhalb sinnvoller Belastungsgrenzen versagen. Wer zieht im übrigen die zur Verantwortung, die immer noch glauben, unser Land mit unsicherer, lärmender, wartungsintensiver Alt-technik zwangsbeglücken zu müssen, obwohl doch allen bekannt ist, daß die Magnetschwebetechnik ausgereift zur Verfügung steht. Wenn das Rad / Schienensystem wegen seiner Neigung zum Entgleisen zukünftig Auslaufstrecken haben soll, warum sparen wir uns nicht das ganze Theater und rutschen gleich auf Magnetstrecken? Das ist sicherer weil der Fahrweg umfaßt wird, leiser weil berührungsfrei geschwebt wird, kostet weniger Wartungsaufwand und ist etwa doppelt so schnell. Mit freundlichen Grüßen W. Rumpel

## Erste Versuchsfahrten mit dem Transrapid TR09 "Wichtiger Meilenstein"

Einen Monat nach Wiedererteilung der Betriebserlaubnis hat die [IABG](#) ([1]) am 04.08.2008 mit den Testfahrten auf einem Teilstück der Versuchsstrecke begonnen. Dies sei ein wichtiger Meilenstein für das Unternehmen, sagte eine Unternehmenssprecherin. Das Fahrzeug hatte bereits in der vergangenen Woche die Montagehalle verlassen.



*Fahrgäste werden noch nicht an der Einstiegsplattform für den Transrapid TR09 erwartet. Foto: Dittmer*

Das Teilstück wurde zunächst mit niedriger Geschwindigkeit befahren. Das Fahrzeug muß zunächst lernen zu fahren. Der Lernvorgang erfolgt durch die Einstellen unzähliger Parameter für die Steuerungssoftware des neuen Fahrzeugtyps. Die Fahrgeschwindigkeit entlang der Teststrecke wird schrittweise erhöht.

Michael Dittmer

© GFM-eV 05.08.2008

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://www.iabg.de/>

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2008/0805/index.html>

*Hierüber gibt es das Video „Wiederaufnahme des Versuchsbetriebs auf der Transrapid-Versuchsanlage“.*

# Transrapid: Ist sein Ende ein politisch gewollter Tod ?

In der baupraxis-zeitung 05/2008 haben wir den Transrapid „beerdigt“. Unser Hauptargument: Mangelnde Wirtschaftlichkeit. Bei unserem Leser Frank Westphal ist deswegen heisse Erregung hochgekocht.

Er hat uns in einem Brief verbal abgegrüßigt: Es sei unverkennbar, dass unsereins nicht zu den Freunden des Transrapid zähle und deshalb mit der gleichen, teils unsachlichen, Polemik aller bisherigen Gegner zu Werke gehe. Da wir noch nie zum teigigen Diskutieren geneigt haben, veröffentlichen wir - innerlich total abgekühlt - Westphals durchaus interessante Überlegungen in Originalfassung: Ich habe von 1995 bis 2005 selbst am Transrapid-Projekt Hamburg-Berlin mitgewirkt. Sie können mir also glauben, dass ich die Fakten um das Projekt wesentlich besser kenne als Sie. Wer jetzt uneingeschränkte Begeisterung für den Transrapid vermutet, irrt gewaltig. Ich bewundere die Technik und deren Möglichkeiten, aber mir grauste nach 2000 immer wieder bei den unsinnigen Projekten, für die diese Technik zum Einsatz kommen sollte. Der Transrapid war und ist keine S-Bahn - für diesen Zweck hatten die Entwickler sie nie gedacht. Folglich waren solche Versuche immer nur Krampf. Der Trans-

Fortsetzung Seite 2

## Die Zeitung für Bauunternehmer

**///** In einer Wirtschaft, deren Produktivität jährlich um zwei Prozent wächst, kann nicht das Finanzsystem - das zu dieser Produktivität praktisch nichts beiträgt - Renditen in zweistelliger Höhe erzielen, ohne die Schwachen im System vollkommen ungerechtfertigt zu schädigen. Das Finanzsystem ist heute zu einem Casino geworden: der eine gewinnt, was ein anderer verliert. Regierungen, die in der Krise den Feuerwehrmann spielen und Spekulanten vor dem Ruin retten, können das nur verantworten, wenn sie vorher systematisch die Schwachen gegen die Willkür der Geldmächtigen geschützt haben.

**///**  
**Heiner Flassbeck**  
Chefsvolkswirt der UNCTAD  
in Genf  
In: Die Zeit 28/2008

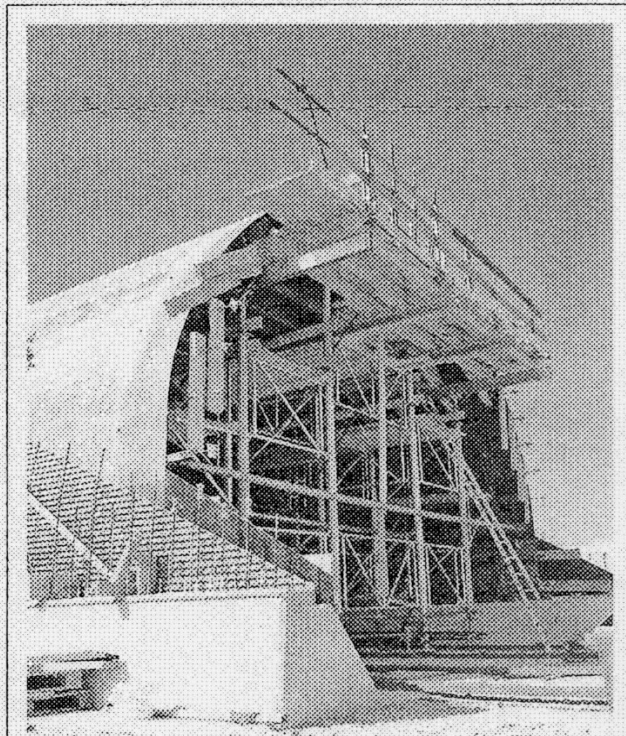


Bild: Paschal

## Komplizierter Tunnel

Im Rahmen des Großprojektes „LGV Est-européennes“ entstanden auf dem 35 km langen Baulos von Dijon nach Mulhouse zahlreiche interessante, weil aufwendige Bauwerke. Eines davon ist der tunnelförmige Durchlass bei Cognières. Seine gesamte Basis ist ein kompliziertes und verwinkeltes Gebilde, das wegen der in den Tunnel vorspringenden Vouten ein wenig wie der Unterteil dreier hintereinander gelegter horizontal aufgeschnittener, sechseckiger Röhren aussieht. Die Außenwände, die wie ein ste-

hendes, nach außen weisendes „L“ geformt sind, haben zudem Betonschutzblenden zur Eingangsfront hin. Das bau- und schalungstechnische Ideal, dem man auf der Baustelle immer nachkommen möchte - sofern sich Aufwand und Kosten rentieren - ist, solche Formen monolithisch in einem Arbeitsgang zu fertigen. Die bauausführende GTM wählte für diese Tunnelbaustelle den Schalungshersteller Paschal und die von ihm entwickelte Schalungslösung (siehe den Bericht auf Seite 24).

prn

### Schwerpunkthemen dieser Ausgabe

Schalungen/Gerüste

Raupenbagger

Abbruch/Recycling

## Die Zeitung für Bauunternehmer

vereint  
mit bau +  
bauindustrie

ISSN 0930-1895

Herausgeber: Konrad Kohlhammer  
Verlag: Konradin Verlag  
Robert Kohlhammer GmbH  
Ernst-Mey-Strasse 8,  
70771 Leinfelden-Echterdingen, Germany  
Telefon +49(0)711 / 7594-0,  
Telefax +49(0)711 / 7594-390

Geschäftsführer: Katja Kohlhammer,  
Peter Dilger  
Verlagsleiter: Ralph Lindner

**Redaktion:**  
Peter Schäuble (pes) (Chefredakteur), Tel. -251  
Undine Kaecke (uk), Tel. -296  
E-Mail: bpz.redaktion@konradin.de  
Markus Hoeft (Korrespondent Berlin),  
Tel. (030) 97605719  
Olaf Meier (Korrespondent Rhein/Ruhr),  
Tel. (02166) 217412

**Layout:** Renate Gebker, Tel. -278

**Anzeigenleitung:**  
Betina Mayer, Tel. -332, Fax -1332

**Anzeigenverkaufsleitung:**  
Paul Deder, Tel. -467, Fax -1467  
E-Mail: bpz.anzeigen@konradin.de

**Anzeigenservice:**  
Angelika Rottländer, Tel. -316  
Zurzeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 53  
vom 1.10.2007

**Leserservice:**  
Brigitte Sauer, Tel. -265, Fax -221  
E-Mail: brigitte.sauer@konradin.de  
Erscheinungsweise: monatlich mit 2 Doppel-  
nummern. Bestellung beim Verlag oder beim  
Buchhandel.  
Bezugspreis: jährlich, Inland € 69,60 inkl.  
MwSt. und Versandkosten; Ausland € 75,00  
inkl. Versandkosten, Einzelverkaufspreis  
€ 6,00 inkl. MwSt., zzgl. Versandkosten.  
Sofort die Lieferung nicht für einen  
bestimmten Zeitraum ausdrücklich bestellt  
war, läuft das Abonnement bis auf Widerruf.  
Bezugszeit: Das Abonnement kann erstmals  
vier Wochen zum Ende des ersten Bezugs-  
jahres gekündigt werden. Nach Ablauf des  
ersten Jahres gilt eine Kündigungsfrist von  
jeweils vier Wochen zum Quartalsende. Bei  
Nichterscheinen aus technischen Gründen  
oder höherer Gewalt entsteht kein Anspruch  
auf Ersatz.

**Bank:**  
Baden-Württembergische Bank Stuttgart  
Konto 26 23 887, BLZ 600 501 01  
Fostbank Stuttgart 44 689-706,  
BLZ 600 100 70

Gekennzeichnete Artikel stellen die Mei-  
nung des Autors, nicht unbedingt die der  
Redaktion dar. Für unverlangt eingesandte Ma-  
nuscripte keine Gewähr. Alle in bpz erschei-  
nenden Beiträge sind urheberrechtlich ge-  
schützt. Alle Rechte, auch Übersetzungen,  
vorbehalten. Reproduktionen, gleich wel-  
cher Art, nur mit schriftlicher Genehmigung  
des Verlages.  
Erfüllungsort und Gerichtsstand ist Stuttgart.

**Druck:**  
Konradin Druck GmbH,  
Leinfelden-Echterdingen  
Printed in Germany  
©2008 by Konradin Verlag GmbH,  
Leinfelden-Echterdingen

**konradin**  
VERLAG



**MSB**

Mitglied im  
Arbeitskreis  
Bauunternehmer  
Fachzeitschriften  
Media Service Bau

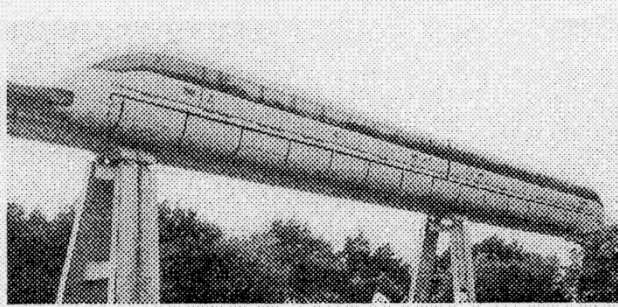


Bild: IABG

Fortsetzung von Seite 1

### ...gewollter Tod?

rapid ist eine Hochgeschwindigkeits- und Langstreckentechnologie. In diesem Kontext sollte man sie betrachten. Der Wettbewerber heißt somit Flugzeug. Wie wichtig eine ähnlich schnelle, boden- gestützte und energetisch sinnvolle Alternative zu dem Treibstoff- vernichter Flugzeug sein würde, werden wir in den nächsten Jahren noch schmerzhaft erfahren, wenn die Preise für Brennstoffe weiter rasant steigen werden. Mit diesen Preisen wird auch der Individualverkehr abnehmen, der zwangsläufig auf die Schiene ausweichen wird.

Nur - das System Schiene gerät schon jetzt aus den Fugen. Die ständig steigenden Güterverkehrsströme, insbesondere der Seehafen hinterlandverkehr, ist schon jetzt kaum zu bewältigen. Ursächlich hierfür ist die DB AG, die massiven Raubbau an der Infrastruktur betrieben hat und inzwischen nicht nur wie geplant den freien Wettbewerb, sondern auch das eigene Geschäft behindert.

Wo ein ICE fährt, ist für Güterverkehr kein Platz. Am Tag sowieso nicht, weil die Geschwindigkeitsprofile nicht zueinander passen, und auch nachts sind Güterwagen reines Gift für jede Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Nun aber im Detail zu Ihren sachlich und fachlich nicht richtigen Anmerkungen.

1. Die großen Baukonzerne sind zu Beginn des Projektes ausgestiegen, weil einige von ihnen bereits damals massive wirtschaftliche Probleme hatten. Auch wurde ihnen klar gemacht, dass sich ihre

Hoffnung auf Exklusivaufträge und somit Sanierung auf Steuerzahlerbasis, nicht erfüllen würde. Vergaben waren ausschließlich nach EU-Vergaberecht vorgesehen. Damit war das wirtschaftliche Interesse der Baukonzerne massiv erlahmt.

2. Berlin-Hamburg wurde nicht bzw. nicht ausschließlich aus wirtschaftlichen Gründen begraben. Es war eine politisch motivierte Entscheidung als Geschenk an den mit diversen anderen Projekten (Sprit 5 DM/l usw.) gescheiterten Koalitionspartner in Grün. Dieser steckte damals in diversen inneren Konflikten mit Spaltungstendenzen. Der vermeintliche Sieg, das medienwirksam verkündete Ende des Transrapid als Brocken für die breite Masse, brachte wieder Ruhe in die Reihen dieser Partei.

Die offiziell genannten Gründe für das Projektende entsprachen nicht dem erzielten Verhandlungsstand.

3. Der Transrapid hätte keine 75 % der geschäftsreisenden Bahnkunden abgesaugt, da es auf dieser Relation gar keinen schnellen Bahnverkehr mehr gegeben hätte. Er hätte somit 100 % abgesaugt.

### Planungsvorhaben werden nur isoliert betrachtet

Außerdem zeigte sich auch damals ein Problem vieler deutscher Planungsvorhaben: Sie werden immer nur isoliert betrachtet. Externe Rahmenbedingungen, demoskopische Entwicklungen oder gar Wechselwirkungen mit anderen oder zukünftigen Projekten werden nicht betrachtet, bzw. dürfen nicht betrachtet werden. Das wirkt sich immer negativ auf Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen aus. Wer weiß denn schon, dass im genannten Projekt bereits erste Planungen für ein europaweites Transrapidnetz enthalten waren,

mit Strecken bis Amsterdam, Italien, Ungarn, Polen und nach Moskau?

Der Transrapid ist in Flugentfernungen von bis zu 3,5 Stunden immer das betriebswirtschaftlich günstigere Angebot.

4. Das Risiko des Bundes war mehr als überschaubar. Die im Konsortium beteiligten Unternehmen hatten dem vorgesehenen Betreiber DB eine Verlustkompensationszusage gegeben. Damit wäre eine schwarze Null möglich gewesen, was zu dem Zeitpunkt besser war, als viele andere Betriebsergebnisse der DB.

5. Der Transrapid hätte Güter transportieren können! Basierend auf Systemen der Luftfahrt gab es Planungen für eine Güterverkehrs-Variante.

Im Übrigen kann auch ein ICE, wie auch jeder andere Personenzug, keine Güter transportieren, da gibt es oftmals kaum hinreichend Platz für Gepäck.

6. Erheblich wirtschaftlicherer ICE? Die Planungskosten für die halb so lange ICE Trasse Frankfurt Köln waren damals doppelt so hoch angesetzt, wie die Planungskosten der Transrapidstrecke Hamburg - Berlin. Die Realität war dann noch teurer.

7. Der Ärmelkanal-Tunnel hat erstmals schwarze Zahlen geschrieben. Es braucht halt alles seine Zeit. Natürlich profitiert der Tunnel massiv von den europaweit gestiegenen Warenströmen. Für diese gibt es in Deutschland insbesondere in Ost-West-Richtung faktisch keinen Platz. Die möglicherweise wichtigste und sinnvollste Strecke von Holland/Belgien nach Polen/Russland wurde im Zuge der Neubaustrecke Berlin-Hannover faktisch liquidiert. Und alle haben zugesehen.

8. Das Münchner Ende scheint mir nicht echt. Ich kann mir nicht vorstellen, dass 28 km Ersatz-S-Bahn ein geradezu unglaubliches Vielfaches der gut 300 km langen Strecke von Berlin nach Hamburg kosten sollen. Kostensteigerungen seit 2000 her oder hin. Es hat den faden Beigeschmack eines politisch gewollten Todes, der insbesondere im Licht des DB-Börsenganges und damit einhergehender Renditebestrebungen in ein völlig neues Licht gerät.

F. Westphal



### Zwei Jahre nach der Katastrophe – Der Transrapid fährt wieder

Der neue Transrapid TR 09 steht auf der Teststrecke in Lathen (Emsland) neben dem Besucherzentrum. Fast zwei Jahre nach dem verheeren-

den Transrapid-Unglück auf der Teststrecke hat der TR 09 seine ersten Fahrversuche absolviert. Nach Angaben einer Sprecherin der Industrieanla-

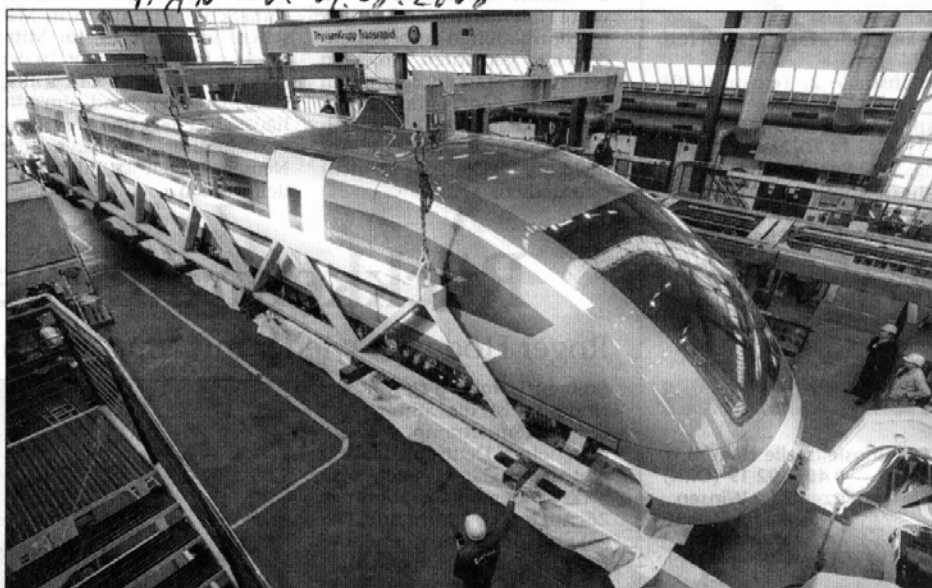
gen-Betriebsgesellschaft (IABG) in Ottobrunn bei München fährt der Magnetzug wieder kurze Strecken bei niedriger Geschwindig-

keit. Die ganze rund 32 Kilometer lange Strecke wird noch nicht umrundet. Details zum Testprogramm wurden nicht genannt. Foto: dpa

HAN

7. 8. 2008

HAN v. 01.08.2008



### Der neue Transrapid startet durch

Fast zwei Jahre nach dem tragischen Transrapidunglück im Emsland steht die Wiederaufnahme des Testbetriebs auf der Versuchsstrecke kurz bevor. Der neue Transrapid vom Typ TR 09 habe am Dienstag zum ersten Mal die Halle in Lathen verlassen, teilte eine Sprecherin der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft (IABG) gestern in Ottobrunn bei München mit. In Kürze wird mit

einem Start des Testprogramms gerechnet. Die Versuchsstrecke ruhte, nachdem im September 2006 ein Transrapid verunglückte und 23 Menschen in den Tod riss. Die niedersächsische Landesregierung hatte Anfang Juli eine neue Betriebsvorschrift für die Testanlage genehmigt und damit den Testbetrieb wieder ermöglicht. Die neuen Vorschriften sollen ein Unglück wie das aus dem Sep-

tember 2006 verlässlich ausschließen. Damals war ein Transrapid ungebremst auf ein auf der Strecke vergessenes Wartungsfahrzeug geprallt. Allem Anschein nach hatte es das Leitstandpersonal versäumt, den Servicewagen vor der Startfreigabe von der Strecke zu nehmen. Ein Gerichtsverfahren gegen ihn war wegen Selbstmordgefahr vorübergehend eingestellt worden. (dpa)

HAN 5.8.08

# Transrapid fährt wieder

Zunächst nur kurze Strecken geplant

Lathen/Ottobrunn (Ini). Fast zwei Jahre nach dem verheerenden Transrapid-Unglück auf der Teststrecke in Lathen (Emsland) hat der neue Transrapid TR 09 seine ersten Fahrversuche absolviert. Nach Angaben einer Sprecherin der In-

dustrieanlagen-Betriebsgesellschaft (IABG) in Ottobrunn bei München von gestern fährt der Magnetzug wieder kurze Strecken bei niedriger Geschwindigkeit. Die ganze rund 32 Kilometer lange Strecke werde noch nicht umrundet.

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

FREITAG, 15. AUGUST 2008 · NR. 190

die Ingenieure unter anderem vor, die Toiletten in den mittleren Waggons stillzulegen. Weil dann kein Wasser mitgenommen werden müsste, könnte das Gewicht des Wagens um 735 Kilogramm verringert werden.

## Deutsche Bahn muss Achsen öfter prüfen

enn. BERLIN, 14. August. Nach dem Entgleisen eines ICE-Zuges im Juli in Köln hat das Eisenbahnbundesamt jetzt angeordnet, die Deutsche Bahn AG müsse auch die Untersuchungsintervalle für Radsatzwellen verkürzen, die aus einem anderen Werkstoff als die Achse im Unfall-ICE bestehen. Die Bahn überprüft derzeit verstärkt die Dauerfestigkeit der Radsatzwellen. Der Bruch einer solchen Achse war womöglich die Ursache des Kölner Unfalls; die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft dauern noch an. Die Bahn erwägt derweil weitere Maßnahmen, um die Belastung für die Radsatzwellen zu mindern. In Schreiben an das Eisenbahnbundesamt schlagen

DR.-ING. WULF H. RUMPEL

21255TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Tostedt, 21. August 2008

FAZ, Freitag 15. August 2008, Nr. 190, Seite 7, Deutsche Bahn muß Achsen öfter prüfen

Sehr geehrte Damen und Herren, Eisenbahnräder haben wegen ihrer geringen Elastizität nur sehr geringe Kraftübertragungsflächen zur Schiene, beim ICE sind es daher ca. 7 t die auf einem cm<sup>2</sup> lasten. Würden die Toiletten geschlossen wären das bei 2 Drehgestellen zu 8 Rädern 91,9 kg/Rad weniger Belastung bei einer Sektion. Weil dies etwa 1,31% bedeutet, erhebt sich die Frage ob der Vorschlag wirklich ernst gemeint war und wie lange wir es uns noch leisten können, angesichts der wirtschaftlichen Dynamik Asiens, die Chancen unserer Magnetschwebetechnik mit derlei Mätzchen zu verträdeln. Denn der Transrapid überträgt seine 60 t Gewicht über 1 m<sup>2</sup> Fläche auf den Fahrweg, weil seine Hebe magneten über die volle Fahrzeuglänge verlaufen, was 6 kg/cm<sup>2</sup> ergibt, also weniger als 1/1000 der Belastung, die von Rad/Schiene ertragen werden muß. Man könnte auch sagen, die Bahn hat einfach zu wenig Räder. Wenn sich also nicht bald in diesem Land der klare Sachverstand zurückmeldet, scheint alles auf die Frage hinauszulaufen, ob zukünftige Fahrgäste der Bahn vor der Wahl stehen, durch gebrochene Kraftübertragungselemente oder durch längere Verhaltungszeiten zu Schaden kommen. Mit freundlichen Grüßen Dr. Wulf H. Rumpel

DR.-ING. WULF H. RUMPEL

21255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Tostedt, 25. August 2008

Die Welt, Dienstag 19. August 2008, Hoffnung für den Transrapid, S.12

Sehr geehrte Damen und Herren, Sie sprechen von Hoffnung und drücken damit auch unterschwellig aus, daß es endlich gelingen möge, die Blockaden in den Köpfen zu durchbrechen um einem zukunftsweisenden Technikcluster zum Durchbruch zu verhelfen, denn es geht ja nicht nur um den Transrapid allein! Was, so fragt man sich, muß beim ICE denn noch alles passieren um Reisende endlich in der Neuzeit ankommen zu lassen? Aber Hoffnung ist auch gefragt wenn es darum geht, daß eine Bundesregierung endlich ohne wenn und aber von ihrer Richtlinienkompetenz Gebrauch macht. Wie lange können wir uns das Getrödel angesichts des sich dynamisierenden Asiens noch leisten und unsere weniger werdenden „Torchancen“ vergeuden. Woher sollen die für den sozialen Frieden erforderlichen Gelder zukünftig kommen. Unsere Bundeskanzlerin reist im Land umher um für mehr Bildung und Forschung zu werben. Sie sollte sich auch dafür einsetzen, daß danach die daraus entspringenden Forschungsergebnisse und Erfindungen in diesem Land auch tatsächlich umgesetzt werden, um einen allein Sinn machenden ökonomischen Kreislauf in Gang zu setzen und die Erfinder im Land zu halten. Hoffnung auch an die Industrie, ihr klägliches Schwanken zwischen immer weniger sicherem Geld für Alttechnik und dem großen Wurf der Zukunftstechnik glaubhaft zu beenden. Hoffnung zuletzt auch, daß China weitermacht, denn die deutschen Entscheidungsträger brauchen ganz offensichtlich immer irgend jemanden der vorangeht, ehe sie sich selbst etwas zutrauen.

# Samtgemeinde Lathen

## Der Samtgemeindebürgermeister



| Samtgemeinde Lathen • Postfach 1154 • 49758 Lathen |

Gesellschaft zur Förderung der Magnet-  
schwebetechnologie / Transrapid e.V.  
Herrn stellv. Vorsitzenden  
Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel  
Am Toberbusch 19  
21255 Tostedt

### Rathaus:

Große Straße 3  
49762 Lathen

☎ (0 59 33) 66-0 (Zentrale)  
☎ (0 59 33) 66 66  
Email: info@lathen.de  
Internet: www.lathen.de

### Besuchszeiten Bürgerservice:

Mo.-Fr. 8.30 – 17.00 Uhr  
Sa. 10.00 – 12.00 Uhr

### Fachbereich

#### Arbeit und Soziales:

Mo.+Mi. 8.30 – 12.00 Uhr  
Fr. 8.30 – 12.00 Uhr  
und nach Vereinbarung

### Übrige Fachämter

Mo.-Do. 8.30 – 12.00 Uhr  
14.30 – 16.00 Uhr  
Fr. 8.30 – 13.00 Uhr

### Rentenangelegenheit:

Mo.-Do. 8.30 – 12.00 Uhr  
bitte Termin vereinbaren

Ihre Zeichen /  
Ihre Nachricht vom  
31.07.2008

Tel. (0 59 33)  
Durchwahl/Ansprechpartner(in)  
66-43 (Herr Weber)  
karl-heinz.weber@lathen.de

Mein Zeichen  
- I -

Datum  
28.08.2008

### Sachstand Transrapid

Sehr geehrter Herr Dr. Rumpel,

haben Sie herzlichen Dank für Ihr obiges Schreiben, mit dem sehr deutlich auch die öffentliche Auffassung der hiesigen Region wiedergegeben wird. In einem nachhaltigen Prozess ist nachgewiesen worden, dass die Magnetschwebetechnologie eine wirtschaftliche und ökologische Alternative zu den bekannten Rad-/Schiene-Systemen, aber auch zum Kurzstreckenflugverkehr darstellen kann. Es muss daher unser gemeinsames Bemühen sein, dieser Technologie zum Durchbruch zu verhelfen.

Wir in der Region sind sehr froh darüber, dass der Versuchsbetrieb nun wieder aufgenommen worden ist. Die Aussichten zur Finanzierung des WEP durch den Bund und die Industrie sind sehr positiv. Auch die notwendige Verlängerung der Planfeststellung ist in Kürze zu erwarten.

Wir sollten daher gemeinsam überlegen, welche Aktionen und Aktivitäten sinnvoll und richtig sind, um zum einen die gewollten Besucherfahrten wieder aufleben zu lassen, aber zum anderen auch für eine nachhaltige Fortsetzung des Versuchsbetriebes sorgen zu können. Wichtig ist und bleibt die Festlegung und der Bau einer Anwendungsstrecke in Deutschland. Besser noch wäre es wenn diese nationale Anwendungsstrecke auch eine internationale Verknüpfung im europäischen Verbund finden könnte.

Ich würde mich freuen, wenn wir in allernächster Zukunft einmal in einem kleineren Kreis über diese Themenstellung diskutieren könnten. Ich würde mich gerne bemühen auch Vertreter des Betreiberkonsortiums IABG hinzuzugewinnen. Ihrer Antwort entgegengehend verbleibe ich

mit freundlichem Gruß

  
- Karl-Heinz Weber -

### Bankverbindungen:

Sparkasse Emsland, Lathen  
(BLZ 266 500 01) Nr. 3 008 703  
IBAN: DE08266500010003008703  
BIC: NOLADE21EMS

Volksbank Emstal, Lathen  
(BLZ 280 699 91) Nr. 2 964 500  
IBAN: DE52280699910002964500  
BIC: GENODEF1LTH

OLB Lathen  
(BLZ 285 215 18) Nr. 7 623 812 000  
IBAN: DE67280200507623812000  
BIC: OLBODEH2

Postgiroamt Hannover  
(BLZ 250 100 30) Nr. 47 811-303  
IBAN: DE16250100300047811303  
BIC: PBNKDEFF

# Besuchsfahrt zur Transrapidversuchsanlage Emsland/TVE

in Lathen, Hermann-Kemper-Straße 23, am Freitag 26. September 2008

9.45 Uhr Treffen im Besucherzentrum, weiterer Verlauf gemäß Plan von Michael Dittmer

13.00 Uhr Gesprächsrunde im Büro des Samtgemeindebürgermeisters Karl-Heinz Weber, kleinerer Kreis

Ablauf:

- Dank und Vorstellung der Vorstandsmitglieder und Regionalpersönlichkeiten durch W. Rumpel
- Begrüßung durch Herrn Weber
- Wortmeldungen der Teilnehmer zur technikpolitischen Situation, Haltung des Landes Niedersachsen, politische Ansatz- und Unterstützungspunkte, Durchsetzung der unbegrenzten Betriebserlaubnis und Wiederaufnahme der Besucherfahrten, Interessen der Region und der Gemeinde Lathen/ Haus des Gastes, Gemeinsamkeiten und zukünftige Zusammenarbeit und weiteres.

Im Interesse eines möglichst umfänglichen Ergebnisses dieser ersten Gesprächsgelegenheit wird Wortmeldung und Begrenzung der Redezeit auf ca. 3 Minuten vorgeschlagen.

Anschließend

Resumee und Informierung der nicht anwesenden Teilnehmer im Hotel Lathener Marsch, Aussprache.

Tostedt im September DRRUM



– Anzeige –



[www.pro-transrapid.org](http://www.pro-transrapid.org)



Mobility Evolution

„traumhaft – revolutionär – außergewöhnlich – nützlich – sicher –  
rasant – avantgardistisch – pfeilschnell – intelligent – dynamisch“

(DETLEV J. SCHUBSKY, 1953 – 2006)

– einfach: transrapid.

Michael Dittmer

Düvelsbeker Weg 14  
michael.dittmer@kielnet.net

24105 Kiel

Dittmer - Düvelsbeker Weg 14 - 24105 Kiel

An die  
Welt  
Redaktion  
Brieffach 2410  
10888 Berlin

### Neue Panne bei ICE-Zug entdeckt / Wieder Einschränkungen für ICE-Reisende (16.10./21.10.)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Kiel, den 22.10.2008

Bei vielen technischen Systemen werden Risikoanalysen für deren Einzelkomponenten durchgeführt. Der Verschleiß z.B. der Radsatzwellen beim System ICE stellt eine potentielle Gefährdung für Reisende dar, zu dessen Gefahrenabwehr geeignete Maßnahmen zu treffen sind. Diese Maßnahmen müssen die Wahrscheinlichkeit eines Ausfalls (in diesem Fall auch Bruch) einer Radsatzwelle hinreichend gering halten, damit hierdurch eine akzeptierte tolerierbare Gefährdungsrate beim Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitsverkehr insgesamt nicht überschritten wird. Nun zeigt sich, daß die Wahrscheinlichkeit eines Bruchs der Radsatzwellen sich bereits nach deutlich weniger zurückgelegten Fahrkilometern erhöht als bisher angenommen. Daher ist es konsequent, daß das Eisenbahnbundesamt die DB-AG zu häufigeren Inspektionen verpflichtet.

Da diese auch die Verfügbarkeit der Züge verringern, führt dies auf der einen Seite für den Reisenden zum Ärgernis, wenn dadurch, wie jetzt, Züge reihenweise ausfallen bzw. sich deutlich verspäten. Die verkürzten Inspektionsintervalle kommen auf der anderen Seite der DB AG auch teuer zu stehen. Dies ist ein zusätzliches Indiz dafür, daß der Rad-Schiene-Verkehr mit zunehmenden Geschwindigkeiten ab 200-250 km/h immer weniger wirtschaftlich vertretbar ist. Eine Studie<sup>4</sup> kommt auf Basis einer Vollkostenbetrachtung zu dem Ergebnis, daß die **betriebswirtschaftliche Rentabilität des ICE** in der Regel als **nicht erreichbar** prognostiziert wird, wenn dessen Betriebserlöse neben dem Personal für den Betrieb auch die Instandhaltungskosten für Infrastruktur und Fahrzeuge finanzieren müssen. Hierbei wurden die aktuellen Konsequenzen des ICE-Unglücks in Köln noch nicht berücksichtigt. Demgegenüber wird unter denselben Finanzierungsvorgaben die betriebswirtschaftliche Rentabilität der Magnetschnellbahn Transrapid, die in Shanghai ein Pünktlichkeitsniveau von über 99,9% hat, als erreichbar prognostiziert.

Es ist daher geboten, in Europa auf die Magnetschwebetechnologie zu setzen und sie schrittweise einzuführen. Dann werden nach der Deckung der laufenden Kosten aus Betriebserlösen für den Bahn-Fernverkehr auch mehr Finanzmittel zum Betrieb von Regionalstrecken zur Verfügung stehen, die eigentlich schon jetzt dringend benötigt werden.

Mit frdl. Grüßen

M. Dittmer

<sup>4</sup> J. Klühspies, Zukunftsaspekte europäischer Mobilität, Köln 2008, S. 307ff., ISBN 9-783940-685001



Ein ICE-T: Die jüngste Baureihe der deutschen Hochgeschwindigkeitszüge mit Neigetechnik macht Ärger. FOTO: AP

Sonnabend/Sonntag, 25./26. Oktober 2008

## Die Bahn fällt zurück

„Vor dem Absturz“, Nr. 31 (31.7.)

In seinem Leitartikel zum Flugverkehr stellt Stefan Deges die Prognose einer Eisenbahnrenaissance aufgrund von Ölpreisexposition, Emissionshandel oder sonstigen administrativen Zwangsregulierungen. Das mag vielleicht Dampflokfahrten auf irgendwelchen Museumsstrecken betreffen; es ist aber aus mehreren Gründen absurd, die Eisenbahn als zukünftigen Hauptverkehrsträger zu vermuten. Wie die zahlreichen Malaisen des ICE zeigen, stößt das aus dem 18. Jahrhundert entlehnte System Rad/Schiene immer mehr an Grenzen, obwohl es die geplanten 550 Stundenkilometer noch bei weitem nicht erreicht hat. Gerade die aber könnten erst den Geschwindigkeitssektor zwischen Kraftfahrzeug und Airbus glaubhaft ergänzen. Die Technologie dafür liegt erprobt in der zukunftsweisenden Magnetschwebetechnik vor. Sie hat einen geringeren Flächenbedarf, umfasst entgleisungssicher den Fahrweg, hat keine Fahrgeräusche, weil sie berührungsfrei schwebt, und einen um ein Drittel geringeren Strombedarf, weil nur der befahrene Teil der Trasse unter Spannung steht.

Solange dem Mobilitätsbedürfnis der Menschen keine realistische Alternative zu Pkw und Flugzeug zugebilligt wird, werden die Reisenden lieber im Stau als auf zugigen Bahnhöfen stehen; sie werden die Unkompliziertheit, Attraktivität und Variabilität von Auto und Flieger der anfälligen Technik des 18. Jahrhunderts vorziehen. Die Menschen werden sparsamere Autos nutzen und kompakter in die Welt fliegen.

Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel,  
21255 Tostedt

## Neues Bahn-Chaos droht:

**BERLIN** – Was ist los mit Deutschlands modernen ICE-Hochgeschwindigkeitszügen?

Nach dem neuen Bahn-Chaos wegen immer neuer Radreifenkontrollen werden Erinnerungen wach an den 3. Juni 1998: Beim schwersten Zugunglück in der Geschichte der Bundesrepublik kamen bei der Katastrophe von Eschede im ICE „Wilhelm Conrad Röntgen“ 101 Menschen ums Leben. Ursache war der Bruch eines Radreifens. Offenbar bekommen die ICE-

Hersteller das Problem nicht in den Griff. Seit knapp zwei Wochen läuft eine Sonderkontrolle, nachdem ein millimetertiefer Riss in der Achse eines ICE-T entdeckt worden war. Ein Materialfehler könnte auch zum Entgleisen eines ICE am 9. Juli in Köln geführt haben. Das endgültige Ergebnis steht noch aus.

Bahnchef Hartmut Mehdorn ist genervt von den ständigen Kontrollen: „Das ist so, als wenn ein Autofahrer alle sechs Wochen zum TÜV

muss.“ Die Bahn will die Achsen einer bestimmten Stahlsorte, die möglicherweise nicht einwandfrei sind, nun technisch überprüfen. ICE-Hersteller Siemens kontert die Vorwürfe. Die Achsen seien nach dem Stand der Technik und nach geltenden Normen und Richtlinien gefertigt. „Siemens hält weiterhin ein Prüfungsintervall von 200 000 bis 300 000 Kilometern für sinnvoll“, sagte ein Sprecher. Zuletzt hatte die Bahn das Wartungsintervall für die Achsen



Auf diesen Strecken gibt es Behinderungen. GRAFIK: DPA

## Wie sicher sind die ICE?

38 Hamburger Abendblatt

der ICE-T und ICE-3 auf 30 000 Kilometer gesenkt. Insgesamt 70 ICE-T werden am heutigen Sonnabend ausfallen und durch Züge der Baureihen ICE-3, ICE-2 und ICE-1 ersetzt. Insgesamt fahren 250 ICE-Züge bei der Deutschen Bahn. Zu Engpässen kommt es auf den Strecken Hamburg-Berlin-Leipzig-München, Wiesbaden-Frankfurt/Main-Leipzig-Dresden, Stuttgart-Singen-Zürich sowie Dortmund-Köln-Koblenz-Mainz-Frankfurt/Main-Nürnberg-Passau-Wien. Die Bahn kündigte für betroffene Fahrgäste Kulanzregeln an.

Konnte die Reise nicht angetreten werden, kann das Ticket bis zum 30. November kostenlos umgetauscht oder erstattet werden. Nicht genutzte Reservierungen werden erstattet. Muss statt ICE ein InterCity genutzt werden, werde der Differenzbetrag ausbezahlt.

Weitere Informationen unter der kostenlosen Bahn-Hotline: 08000-99 66 33. (HA)

Rheinischer Merkur · Nummer 35 · 28. August 2008

Rheinischer Merkur · Nr. 35 / 2008

23

Siehe dazu auch auf Seite 75 den vollständigen Leserbrief vom 3. August 2008

DR.-ING. WULF H. RUMPEL

21255TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

25. Oktober 2008

FAZ, Mittwoch 22. Oktober 2008, Nr. 247, S. 9, Starke Behinderungen im Bahnverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

ja, die ICE's entgleisen weiterhin. Erst waren es die Radreifen, nun wo man mit Vollrädern fährt sind es die Achsen die überlastet sind, zwischendurch genügten auch einige Schafe um dieses Gefährt aus den Gleisen zu heben, demnächst werden es die Federungen sein, oder Ermüdungsbrüche am Fahrgestell, den Schienen. Mag beim traurigen Transrapidunglück auf der Versuchsstrecke in Lathen/Friesland die Zulieferindustrie sich die Frage gefallen lassen müssen, ob sie den Ingenieuren und Pionieren einer neuen Verkehrstechnik wirklich das beste Material rechtzeitig zur Verfügung stellte, so liegt bei den genannten Bahnunglücken m.E. die Verantwortung einzig und allein beim Bahnchef und seinen Schienenfetischisten. Vorwürfe an die Industrie sollen hier nur von einer mit Verbissenheit und gegen alle Vernunft geführten Kampagne zur Renaissance von Rad/Schiene ablenken. Aber da die Bahn ja nun nach Eschede auf Weichen direkt vor Brücken verzichtet, denkt man wohl alles getan zu haben. Wie das zudem alles betriebswirtschaftlich ausgehen soll, darüber hört man einstweilen nichts. Im Jahr 2009 wird die gerade erst nachgerüstete Parodiestrecke Hamburg-Berlin von Mehdorns Steckenpferd für 3 Monate zu Reparaturzwecken gesperrt, zusätzliche Kosten bisher nicht benannt. Da wäre der Transrapid betriebswirtschaftlich wohl doch die bessere Wahl gewesen, denn der fährt in Schanghai ohne jeden Mangel, mehr als doppelt so schnell und viel leiser. Mit freundlichen Grüßen W.H. Rumpel

DR.-ING. WULF H. RUMPEL

21255TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

25. Oktober 2008

FAZ, Freitag 24. Oktober 2008, Nr. 249, S. 12, Schiene fehlen 2. Mrd. Euro

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihrem o.g. Bericht ist leider nicht zu entnehmen, ob bei der Ermittlung des Finanzbedarfs der Bahn, die angesichts der ICE-Misere deutlich höheren Reparatur- und Wartungskosten an rollendem Material und Schienenweg des von der Bahn überschwänglich Hochgeschwindigkeitsverkehr genannten Betriebs enthalten sind. Ebenso die Aufwendungen für die 2009 anstehende Sperrung der Strecke Hamburg-Berlin zu Reparaturzwecken. Dazu die Aufwendungen, die zukünftig von genervten Anwohnern für Schallschutz gefordert werden dürften. Denn alle die, die sich auf der Autobahn durch den LKW-Verkehr behindert fühlen und Güter auf die Bahn fordern, werden wenn dann die Züge öfter rollen feststellen, daß sie mit Zitronen gehandelt haben. Denkbar wäre danach zwar auch ein Nachtfahrverbot der Bahn, wie es der Flugverkehr schon kennt aber die Bahn wie sie sich unter der Führung von Herrn Mehdorn zeigt wird uns, so oder so, noch teuer zu stehen kommen. Mit freundlichen Grüßen W.H. Rumpel

DR.-ING. WULF H. RUMPEL

21255TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

25. Oktober 2008

FAZ, Freitag 24. Oktober 2008, Nr. 249, S. 10, Für die Mehrheit ein Schwabenstreich

Sehr geehrte Damen und Herren, es ist wohl eher ein Schildbürgerstreich, in der großen Talsenke Stuttgarts mit einem Verkehrsprojekt ausgerechnet an der tiefsten Stelle in den Untergrund zu gehen. Aber wer in diesem Regime einen Glaskasten für 1,2 Mrd. Euro als Bahnhof möglich macht, wird auch für derlei Mätzchen irgendwelche unabweisbaren Begründungen zu finden wissen. Das Planfeststellungsverfahren Hamburg-Berlin stand vor dem Abschluß als Mehdorn und Klimt an jenem schwarzen 5. Februar 2000 in schöner Einigkeit das Vorhaben stoppten, entgegen Ihrer geschätzten Meinung war das Planfeststellungsverfahren für die Transrapidstrecke in München aber beendet und Vorverträge bereits geschlossen. Obwohl der Systempreis faktisch nur um die aktuelle Teuerungsrate gestiegen war, wurden Mehrkosten von 1,8 Mrd. Euro für rechtzeitig implementierte, völlig unnötige Tunnelstrecken, zum Anlass genommen, Kostendisziplin zu demonstrieren und sich aus einem Zukunftsprojekt davonzustehlen. Man darf gespannt sein, inwieweit diese hehren Ideale bei den für Stuttgart 21 zu erwartenden Mehrkosten von 4-5 Mrd. Euro Bestand haben werden, zumal noch jedes von der Deutschen Bahn durchgedrückte Projekt sich am Ende um mindestens 100% verteuerte. Aber vergessen wir nicht, es geht ja auch darum, unseren gallischen Wettbewerbern den Weg nach Osten zu eröffnen und was tut man nicht alles aus Freundschaft. Mit freundlichen Grüßen W.H. Rumpel

12. 10. 2008

## Hauptbahnhof: ICE auf dem Weg zum Abstellgleis entgleist

Ein entgleister ICE sorgte am Mittwochabend für Aufruhr am Hauptbahnhof. Der Zug war gegen 21.15 Uhr rückwärts über eine Gleissperre gerollt und dadurch mit einer Achse aus den Schienen gesprungen. Verletzt wurde niemand. Alle Fahrgäste des aus Kopenhagen kommenden Zuges waren zu diesem Zeitpunkt bereits ausgestiegen.

Der Lokführer hatte den ICE in Schrittgeschwindigkeit in den Abstellbereich gefahren. Dort musste er zwischenhalten, bis er zu dem Gleis weiterfahren konnte, wo der Zug über Nacht abgestellt werden sollte. Aus bislang ungeklärter Ursache rollte der ICE über eine Stahlsperre, die ihn automatisch entgleisen ließ.

Mehr als viereinhalb Stunden war das Notfallmanagement der Deutschen Bahn im Einsatz. Mit Hydraulikpressen brachten die Mitarbeiter den ICE schließlich gegen 2 Uhr wieder aufs Gleis. Beeinträchtigungen im Bahnverkehr gab es nicht. Schon am nächsten Morgen konnte der ICE wieder nach Dänemark fahren.

Die Bundespolizei untersucht nun den Vorfall. „Nach derzeitigem Sachstand schließen wir einen technischen Defekt aus. Unsere Ermittlungen konzentrieren sich auf menschliches Versagen“, sagte Sprecher Rüdiger Carstens.

In den kommenden Tagen sollen Zeugen zum Unfallhergang gehört werden. (ur)

MITTWOCH, 22. OKTOBER 2008 · NR. 247 · SEITE 9

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

Zuges im Juli in Köln hatte das Eisenbahnbundesamt angeordnet, dass die Untersuchungsintervalle für Radsatzwellen verkürzt werden müssen. Der Bruch einer solchen Achse war womöglich die Ursache des Kölner Unfalls.

DR.-ING. WULF H. RUMPEL  
21255TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

## Starke Behinderungen im Bahnverkehr

mmue. BERLIN, 21. Oktober. Die Wartungsarbeiten an den ICE-Zügen haben am Dienstag zu starken Behinderungen im Bahnverkehr in Deutschland geführt. Viele ICE-Züge seien nur mit halber Länge unterwegs gewesen, teilte ein Bahnsprecher am Dienstag mit. Viele Bahnkunden beklagten sich, sie hätten nicht einmal richtig Platz zum Stehen gehabt. Besonders betroffen sei die Strecke vom Ruhrgebiet über Frankfurt nach München sowie nach Basel gewesen. Zwischen Limburg-Süd und dem Frankfurter Flughafen setzte die Bahn sogar Busse ein. Auf der Strecke zwischen Frankfurt, Wiesbaden und Mainz fuhren keine ICE-Züge. An diesem Mittwoch müssten zwischen Limburg-Süd und dem Flughafen Frankfurt noch zweimal Busse eingesetzt werden. Bis Ende dieser Woche erwartet der Konzern eine „weitgehende Normalisierung“ des ICE-Verkehrs. Hintergrund dieser Behinderungen sind die seit Dienstag vom Eisenbahnbundesamt verordneten Prüfintervalle für ICE-Züge, die mit einer Radsatzwelle des Typs A 4 T ausgestattet sind. Zudem hat die Bahn selbst Maßnahmen ergriffen, um die ICE-T-Züge mit Neigetechnik öfter zu untersuchen. An einem dieser Züge, die vor allem zwischen Hamburg, Berlin, Leipzig und München eingesetzt werden, hatte die Bahn am Dienstag vergangener Woche einen Riss entdeckt. Nach dem Entgleisen eines ICE-

25. Oktober 2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

ja, ein Fahrzeug welches nur mit seinem Eigengewicht und 3 cm Spurkränzen starr auf Schienen gehalten wird entgleist, so wie die ICE's weiterhin entgleisen. Erst waren es die Radreifen, nun wo man mit Vollrädern fährt sind es die Achsen die überlastet sind, zwischendurch genügten auch einige Schafe um dieses Gefährt aus dem Fahrweg zu heben, demnächst werden es die Federungen sein, oder Ermüdungsbrüche am Fahrgestell, den Schienen. Mag beim traurigen Transrapidunglück auf der Versuchsstrecke in Lathen/Friesland, bei dem aber das Fahrzeug trotz 180 km/h auf dem Fahrweg blieb, die Zulieferindustrie sich die Frage gefallen lassen müssen, ob sie den Ingenieuren und Pionieren einer neuen Verkehrstechnik wirklich das beste Material rechtzeitig zur Verfügung stellte, so liegt bei den genannten Bahnunglücken m.E. die Verantwortung einzig und allein beim Bahnchef und seinen Schienenfetischisten. Vorwürfe an die Industrie sollen hier nur von einer mit Verbissenheit und gegen alle Vernunft geführten Kampagne zur Renaissance von Rad/Schiene ablenken. Aber da die Deutsche Bahn ja nun nach den Erfahrungen von Eschede auf Weichen direkt vor Brücken verzichtet, meint sie wohl alles nötige getan zu haben und handelt weiter an den Tatsachen vorbei. Wie das zudem alles betriebswirtschaftlich ausgehen soll, darüber hört man einstweilen nichts. Im Jahr 2009 wird die gerade erst nachgerüstete Paradestrecke von Mehdorns Steckenpferd, Hamburg-Berlin, für 3 Monate zu Reparaturzwecken gesperrt, zusätzliche Kosten bisher nicht benannt. Da wäre der Transrapid betriebswirtschaftlich wohl doch die bessere Wahl gewesen, denn der fährt in Schanghai ohne jeden Mangel, doppelt so schnell ist er auch noch und leiser. Aber so lange ein Bahnchef, für den ingeniöses Ethos keine Bedeutung hat und ein Verkehrsminister, der aus einer Kommandowirtschaft kommt, sich in ihrer Begrenztheit gegenseitig bestätigen, wird sich für die Bürger diese Landes wohl nichts zum Besseren wenden. Mit freundlichen Grüßen W.H. Rumpel

DR.-ING. WULF H. RUMPEL

21255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

25. Oktober 2008

FAZ, Sonnabend 25. Oktober 2008, Nr. 250, S. 7, Bahn will Teil der ICE-Flotte aus dem Verkehr ziehen.

Sehr geehrte Damen und Herren,

es wäre einfach zu schön um wahr zu sein, wenn das geschähe was Ihre Kopfzeile andeutet, daß diese technischen Chimären namens ICE endlich dahin kämen wohin sie längst gehören, auf den Schrottplatz der Geschichte nämlich, aber dazu muß wohl erst noch Schlimmeres passieren. Einstweilen ergeht sich der Bahnchef in Schuldzuweisungen, natürlich an die Anderen, dabei war es doch gerade er selbst, der die Industrie auf ihrem Weg in das neue Zeitalter der Magnetschwebetechnik mit den hergeholtesten Einwendungen aufgehalten und gezwungen hat, die von ihm gewünschte Alttechnik über physikalische Grenzen hinaus auszureizen. Beobachtern des Szenarios ist doch längst klar, daß diese Technik des 18. Jhd. am Rande ihrer Leistungsfähigkeit agiert und daß die zu erwartende Verstärkung der Achsen das Problem nur verlagert. Die Spirale des Versagens wird sich weiterdrehen, nach geplatzten Radreifen, gerissenen Achsen werden überforderte Lager und Federungen folgen, ganz zu schweigen von Schienenbrüchen und Gleisunterbauschäden. Die Verkehrspolitik dieses Regimes wird dank eines Bahnchefs, für den ingeniöses Ethos keine Bedeutung hat und eines Verkehrsministers, dessen Sozialisation in einer Kommandowirtschaft erfolgte, weiter in die Irre laufen. Und was ist mit dem TGV sagt mancher, dessen Rekordfahrt, über die Sie ganzseitig berichteten, fand mit vergrößerten, speziellen Radreifen statt, die danach ausgewechselt wurden, sozusagen Reifenwechsel nach jeder Autobahnfahrt. Mit freundlichen Grüßen W.H. Rumpel

## Weiter Störungen im ICE-Verkehr

SEITE 2 · MITTWOCH, 29. OKTOBER 2008 · NR. 253

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

enn. BERLIN, 28. Oktober. Bahnkunden müssen im ICE-Verkehr bis Mitte November mit Störungen rechnen; die Deutsche Bahn fährt nach Ersatzfahrplänen. Ein Bahnsprecher sagte, es sei nicht abzusehen, wann die Hochgeschwindigkeitszüge ICE 3 und ICE T wieder eingesetzt werden könnten. Nach dem Fund eines Achsrisses in einer Routineuntersuchung hatte die Bahn fast die gesamte ICE-T-Flotte aus dem Verkehr gezogen. (Siehe Seite 3 und Deutschland und die Welt.)



DR.-ING. WULF H. RUMPEL

21255TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

26. Oktober 2008

HA, Sonnabend/Sonntag 25./26.Okt. 2008, S. 38, Neues Bahn-Chaos droht: Wie sicher sind die ICE?

Sehr geehrte Damen und Herren, die ICE sind nicht sicher, denn an ihrer wesentlichsten Komponente, dem Rad/Schiene-System hat sich seit Nürnberg/Fürth nur die Dimensionierung weiterentwickelt, immer dickere Schienen und stärkere Räder. Ansonsten dreht sich die Spirale des Versagens und Nachbesserns ständig weiter. Erst die Radreifen bei Eschede, dann die Schafe im Westerwald, dann die Achsen in Köln. Demnächst vermutlich die Federungen, Fahrgestelle, Schienen und Schienenunterbau. Das alles nur weil der Bahnchef mit seinen Schienenfreaks es den gallischen Freunden nachmachen will, bloß die inspizieren die Achsen des TGV nicht nur sondern wechseln sie aus. Bei der fragwürdigen TGV-Rekordfahrt kürzlich gleich danach, gewissermaßen Reifenwechsel nach jeder Autobahnfahrt. Hierzulande aber zwingt der Herr Mehdorn die Industrie zu immer gewagteren technischen Kapriolen und blockiert das erprobt bereitstehende Magnetschwebesystem, zum Schaden der Reisenden und des Industriestandortes. Sein Einwand gegen häufigere Inspektionen, das wäre so als wenn Autofahrer alle 4 Wochen zur HU müßten, ist kennzeichnend für seine sonstigen Einsichten, denn es liegt völlig daneben. Würden nämlich auch Autos heutzutage noch so gebaut wie 1886 das Benz-Dreirad, wäre eine solche Maßnahme wohl durchaus angezeigt. Mit freundlichen Grüßen W.H. Rumpel

die Frage, Kohlekraftwerke – ja oder nein? zu erörtern und eine Grundsatzdiskussion zu führen“, erklärt der Landrat. Er wünsche sich eine starke Beteiligung der Bürger: „Der

meinedirektor Hans Hansen auf Kritik des Grünen-Fraktionsvorsitzenden Nikolaus Schütte zur Wiek. Dieser hatte ihnen vorgeworfen, ihnen sei der Bürgerwille egal. „Mit der

ein Diskussionsforum. „Da bis jetzt nur der Investor den Inhalt der Gutachten kennt, liegt es in der Natur der Sache, dass auch nur dieser die Gutachten vorstellen kann.“ Um allen

des Schulzentrums Dorpen. Die Gemeinde bittet um Verständnis dafür, dass aus Platz- und Sicherheitsgründen keine Fahnen, Banner und Plakate zugelassen werden können.

GMS  
Zeit  
28.10  
2008



er Stunde hatten die Lingener DLRG-Crakerbrücke versenkten Tresor gefunden. Einsatztaucher Jan... Foto: Ansgar Schwietering

# Zeit der Teststrecke droht abzulaufen

## Zusage der Industrie zum Weiterbetrieb gefordert

**ys LATHEN. Die Geduld der politisch Verantwortlichen in der Region scheint zu Ende zu sein: Unmissverständlich haben Bundes-, Landes- und Kommunalpolitiker aus dem Emsland gestern die Firmen Thyssen/Krupp und Siemens aufgefordert, ein klares Signal für den Weiterbetrieb der Transrapid Versuchsanlage (TVE) in Lathen und für die künftige Entwicklung der Magnetbahntechnologie zu geben.**

Hintergrund ist, dass die Testreihe für den TR 09 wahrscheinlich bis zum Juni nächsten Jahres abgeschlossen sein wird. Wie es danach weitergeht, ist völlig ungewiss. Lathens Samtgemeindebürgermeister Karl-Heinz Weber brachte es beim Besuch der Teststrecke auf den Punkt: „Es kann doch nicht sein, dass wir eigentlich immer noch nicht wissen, wer in den beiden Unternehmen die Ansprechpartner in dieser Sache sind.“ Deshalb werden die Vorstände in den nächsten Tagen Post von Landrat Hermann Bröring (CDU), der CDU-Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann und Niedersachsens Justizminis-

ter Bernd Busemann (CDU) bekommen. Darin sollen sie in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium in Hannover und mit Beteiligung des Bundes zu einem klärenden Gespräch nach Lathen eingeladen werden.

Bröring zeigte sich in der Runde schwer verärgert darüber, dass die Industrie keine Anstalten mache, die Transrapid-Technologie entsprechend ihrem Zukunftspotenzial zu fördern. „An den Problemen, die die Bahn AG jetzt mit ihren ICE-Zügen hat, wird doch deutlich, dass dieses System für nationale und internationale Fernverbindungen nicht die optimale Lösung ist.“ Der Transrapid sei für lange Strecken eine echte Alternative, aber leider fehle es den Verantwortlichen in der Industrie zurzeit an nötigem Weitblick und „langem Atem“.

Niederlassungsleiter Dr. Ralf Effenberger von der TVE-Betreibergesellschaft IABG erläuterte, dass nach Fertigstellung des neuen Leitstandes der Fahrbetrieb auf der gesamten Schleife wieder aufgenommen worden sei. Die Mitarbeiter seien hoch motiviert, die Testreihen für den TR 09 termingerecht bis Juni abzu-

schließen. „Die Unsicherheit, was danach passiert, ist für alle natürlich eine große Belastung“, so Effenberger. Bislang sei nicht einmal geklärt, wo der TR 09 nach Ende der Tests bleibe. Bis jetzt seien die beiden Unternehmen Eigentümer, danach der Bund. Es gebe allerdings schon Anfragen aus China, das Fahrzeug auf der Strecke in Schanghai einzusetzen. Effenberger: „Wenn wir hier keines mehr haben, können wir den Laden schließen.“

Gitta Connemann und Bernd Busemann sicherten für Bund und Land die weitere Unterstützung für die Teststrecke zu. Im Bundeshaushalt 2009 seien etwa sechs Millionen Euro eingeplant, so Connemann. Dies könne allerdings nur dann Bestand haben, wenn sich Thyssen/Krupp und Siemens ebenfalls finanziell engagierten. Von politischer Seite werde jedenfalls alles getan, den Transrapid und die Teststrecke am Leben zu erhalten. Busemann: „Dies zeigt nicht zuletzt der Planfeststellungsbescheid, der in diesen Tagen in Lathen eingegangen ist. Damit ist der Weiterbetrieb der Strecke rechtlich bis Ende 2014 gesichert.“

## Dieb aus Kanal

### Diebstahlserie von 50 Einbrüchen

zuge- dass die Diebe vergeblich versucht hatten, den Tresor aufzubrechen.

Die drei Männer hatten die Einbrüche in wechselnder Beteiligung ausgeführt. Eingebrochen wurde in Büros, Kindergärten, Pfarrgemeinden, Schulen und Imbissstuben. Zudem wurden Spinde im Freibad in Lingen und im Hallenbad in Meppen aufgebrochen. Zwei der Täter hatten die Einbrüche bei der Polizei zugegeben und den Beamten mitgeteilt, wo der Tresor versenkt worden war.

## Kindergarten wird verlegt

haus, gegen Unendlich-Computer verlegt. Spiele wie „World of Warcraft“ Mar- eintauschen, nicht aufhören



# Der Weg für die Verlängerung des Versuchsbetriebs auf der Teststrecke in Lathen ist frei

Politiker fordern finanzielles Engagement der Systemindustrie für den Transrapid

Der ICE ist "für nationale und internationale Fernverbindungen nicht die optimale Lösung"

Vor wenigen Tagen wurde der Planfeststellungsbeschuß für die Transrapid-Versuchsanlage im Emsland (TVE) um weitere sechs Jahre verlängert. Damit ist der Versuchsbetrieb nun rechtlich bis Ende 2014 möglich und der Weg frei für die Verlängerung der vorläufigen Betriebserlaubnis über den 31.12.2008 hinaus. Dies wurde am 27.10. während eines Besuchs von Kommunal-, Landes- und Bundespolitikern der TVE bekannt, welcher von Lathens Samtgemeindebürgermeister Karl-Heinz Weber organisiert worden war.



*Transrapid im Herbstnebel: Ohne finanzielles Engagement der Systemindustrie schwebt der TR09 in Lathen ab Mitte nächsten Jahres in eine ungewisse Zukunft. Foto: Dittmer*

Die Delegation wurde betreut von Dr. Ralf Effenberger, dem Niederlassungsleiter der Betreibergesellschaft IABG. Eine Besichtigung des neuen Leitstandes war hierbei möglich, da das Fahrzeug zur Zeit in der Betriebshalle durchgecheckt wird und erst ab kommender Woche wieder schwebt. Nach einem Bericht der [Neue Osnabrücker Zeitung](#) ([1]) vom 28.10. forderten die Politiker von den Unternehmen Siemens und ThyssenKrupp ein klares Signal für den Weiterbetrieb der Transrapid Versuchsanlage (TVE) in Lathen. Ohne dieses Signal würde der Transrapid in Lathen ab Mitte nächsten Jahres nach dem Abschluß des Testprogramms in eine unsichere Zukunft schweben. Ende vergangenen Monats hatten sich die in Liquidation befindliche DB Magnetbahn GmbH sowie Transrapid International von der TVE zurückgezogen.

Landrat Bröring äußerte in diesem Artikel sein [Unverständnis](#) ([2]) darüber, daß die Systemindustrie angesichts der Probleme des ICE derzeit keine Anstalten macht, jetzt wieder auf den Transrapid als Zukunftstechnologie zu setzen. Denn diese Probleme machen deutlich, daß der ICE keine optimale Lösung für den nationalen und internationalen Hochgeschwindigkeits-Fernverkehr ist.

Michael Dittmer

© GFM-eV 30.10.2008

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://www.neue-oz.de/>

[2] [http://www.lathen.de/cms/front\\_content.php?client=1&lang=1&idcat=602&idart=2620&m=&s=](http://www.lathen.de/cms/front_content.php?client=1&lang=1&idcat=602&idart=2620&m=&s=)

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2008/1030/index.html>

Herrn Lothar Albrecht  
[zentrale@fagema.de](mailto:zentrale@fagema.de)  
Berlin, 10. November 2008

HH\_0B2474

Sehr geehrter Herr Albrecht,

die Vorsitzende der Christlich Demokratischen Union Deutschlands, Frau Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, dankt Ihnen für Ihr Schreiben vom 25. September 2008 zum Thema Transrapid. Sie hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Um eine erfolgreiche und bürgernahe Politik gestalten zu können, sind wir für Hinweise und Anregungen dankbar. Aufgrund der großen Zahl von Bürgern, die sich mit Fragen und Vorschlägen an uns wenden, bitte ich um Verständnis dafür, dass wir nicht auf jede Anfrage individuell und detailliert eingehen können. Gerne will ich einige grundsätzliche Anmerkungen machen.

Die CDU ist überzeugt, dass sich der Transrapid zu einem erfolgreichen Verkehrsträger für den schnellen Personenverkehr zwischen Ballungsräumen entwickeln wird. Auch wenn die bisherigen Planungen für eine Referenzstrecke für den Transrapid in Deutschland nicht erfolgreich waren, bleibt dieser ein verkehrs- und insbesondere auch industriepolitisch bedeutsames Projekt. Denn angesichts der Diskussionen um den Klimaschutz ist der Transrapid das ideale Verkehrsmittel auf längeren Strecken und auch für den Gütertransport geeignet. Ziel ist es, die deutsche Transrapid-Hochtechnologie weltweit als Ergänzung zur konventionellen Rad-Schiene-Technik zu vermarkten.

Auch wenn nun wegen drastischer Kostenexplosion im Hochbaubereich die Magnetbahnstrecke in München nicht gebaut wird, wird die Bundesregierung deshalb weiterhin Steuergelder in den Transrapid investieren. Denn es gibt in vielen Ländern Überlegungen, den Transrapid in die Realität umzusetzen. Darüber hinaus sind wir der Ansicht, dass bei jeder neuen Planung eines Schienenfernverkehrs geprüft werden soll, ob auch der Transrapid dafür in Frage käme.

Für die Versuchsanlage für die Magnetschwebbahn im emsländischen Lathen wurde zudem Anfang Juli eine neue Betriebsgenehmigung erteilt, um das Transrapid-Modell TR 09 zu testen. Dies ist ein Bekenntnis für die Technik - und ein Signal an das Konsortium aus ThyssenKrupp und Siemens, sich weiter um einen Verkauf des Transrapid zu bemühen. Der Transrapid ist ein High-Tech-Produkt, das mit innovativer Antriebstechnologie bei Geschwindigkeit und Umweltfreundlichkeit alle Anforderungen eines Verkehrsträgers des 21. Jahrhunderts erfüllt und Deutschland einen weltweiten Vorsprung in der Verkehrstechnik sichert.

Mit freundlichen Grüßen

Heribert Hennemann

CDU-Bundesgeschäftsstelle

Bereich Politische Programme und Analysen

Fachbereich Wirtschaftspolitik

Klingelhöferstraße 8, 10785 Berlin

Tel (030) 22070-324 - Fax (030) 22070-319

E-Mail [heribert.hennemann@cdu.de](mailto:heribert.hennemann@cdu.de)

**Sehr geehrter Herr Hennemann,**

ich danke Ihnen für ihre e-Mail vom 10. November 2008 im Namen meiner Mitgliedsunternehmen unseres Unternehmensverbundes ganz herzlich. War unsere Beteiligung am MSB-Projekt in München in erheblichem Umfange schon als gesichert anzusehen und wir uns nach 10 Jahren intensiver fachlicher Vorbereitung auf die Magnetschwebetechnologie befähigt machten, bei der Umsetzung aktiv mitwirken zu können das Scheitern dieses Projektes hinnehmen mußten, fühlen wir uns durch Ihre Zeilen bestätigt, weiterhin an der Realisierung der Magnetschwebetechnologie im Rahmen europäischer Konzepte weiter zu arbeiten.

Der schriftlich an uns herangetragene Wunsch des Regierenden Bürgermeisters von Berlin, Herrn Klaus Wowereit, eine Transrapidverbindung von Berlin nach Warschau in vorstellbare Realität umzusetzen, gab mir Veranlassung, entsprechende Kontakte über die Botschaft der Republik Polen in der Bundesrepublik Deutschland aufzubauen, die sich nach jüngsten Erkenntnissen positiv zu entwickeln scheinen (s. Anlage).

Wenn Sie in Ihrem Schreiben auf die exorbitant gestiegenen Kosten im Hochbaubereich der Magnetbahnstrecke in München verweisen, so gestatte ich mir darauf hinzuweisen, daß der Kostenrahmen von 1,85 Mrd. € auf der Grundlage einer vorläufigen Kostenschätzung aus den Jahren 2002 - 2004 beruhte, ohne die Fortentwicklung der sich nach oben entwickelnden Preise im Lohn- und Rohstoffsektor zu berücksichtigen und darüber hinaus von den oppositionellen Kräften in München der Verkehr des 21. Jahrhunderts neben anderen Nachforderungen immer tiefer unter die Münchener Erde verbannt werden sollte. Sicher erkennen auch Sie, als ein Mann des Fachbereiches Wirtschaft der CDU Deutschlands einen eklatanten Widerspruch zu kaufmännischen Sichtweisen. In vielen Gesprächen und Schriftwechseln haben wir mit politischen Entscheidungsträgern auf die Möglichkeiten privater Beteiligungen nach unserem Finanzierungsmodell verweisen können. Gerade so, wie auch Sie es in Ihren Grundsätzen für Deutschland vom 07.05.2007 Absatz 166 und 167 auf den Seiten 46 und 47 manifestiert haben. Wie eine solche Finanzierung nach unserem Verständnis aussehen kann, darüber gibt die beigefügte Anlage Aufschluß.

Ihre postive Beschreibung der Zukunftsfähigkeit der Magnetschwebetechnologie wird in vollen Umfange von uns unterstützt und noch dadurch verstärkt, wenn ich darauf verweisen kann, daß die physikalischen Grenzen der Rad-Schiene-Technologie durch die jüngsten Vorfälle beim ICE in herausragender Weise offenkundig geworden sind. Die hiermit einhergehenden uferlosen Kostensteigerungen für Wartung und Instandsetzung finden in der öffentlichen Wahrnehmung kaum Platz oder werden z.T. auch bewußt unterdrückt. Darin sehe ich und, so glaube ich auch Sie, eine Negativbeeinflussung der öffentlichen Meinung zur Magnetschwebetechnologie.

Ihre für die Zukunft mutmachenden Zeilen sind für uns Anlaß, positive Zukunftsperspektiven der Magnetschwebetechnologie zu prognostizieren. Voraussetzung ist eine verlässliche Partnerschaft aller Verantwortlichen aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft und der Erkenntnis, daß dies als parteienübergreifende nationale und europäische Gemeinschaftsaufgabe verstanden wird.

Es würde mich sehr freuen, wenn Sie mich zur Klärung offener Fragen in Anspruch nehmen würden.

Ich verbleibe mit freundlichen Grüßen an Sie uns auch an unsere Bundeskanzlerin, in deren Namen Sie Ihr Schreiben an mich verfaßten.

**Lothar Albrecht, GF**

Elektromaschinenbauermeister

**FaG-ema Verkehrs- u. Systemtechnik GmbH & Co. KG**

Fachgemeinschaft im Elektromaschinenbauerhandwerk

Fehrbelliner Straße 29

13585 Berlin

Tel.: (0049)030/375 99 72-0

Fax: (0049)030/375 99 72-17

e-Mail: [zentrale@fagema.de](mailto:zentrale@fagema.de)

Internet: <http://www.fagema.de>

HRA 30566 Amtsgericht Charlottenburg

HAN 1.11.2008

## Die Risiken sind bekannt



Ein Arbeiter der Nachtschicht geht in der Halle des Betriebsbahnhofs Rummelsburg der Deutschen Bahn in Berlin an einem ICE-T entlang. Die Bahn zog einen Teil ihrer ICE-Flotte vorübergehend aus dem Verkehr, weil die Hersteller keine Sicherheitsgarantien abgeben konnten.

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

MONTAG, 3. NOVEMBER 2008 · NR. 257 · SEITE 7

### Wir brauchen die Magnetschwebbahn

Zu Ihrer Meldung „Starke Behinderungen im Bahnverkehr“ (F.A.Z. vom 22. Oktober): Bei vielen technischen Systemen werden Risikoanalysen für deren Einzelkomponenten durchgeführt. Der Verschleiß zum Beispiel der Radsatzwellen beim System ICE stellt eine potentielle Gefährdung für Reisende dar, zu dessen Gefahrenabwehr geeignete Maßnahmen zu treffen sind. Diese Maßnahmen müssen die Wahrscheinlichkeit eines Ausfalls (in diesem Fall auch Bruch) einer Radsatzwelle hinreichend gering halten, damit hierdurch eine tolerierbare Gefährdungsrate beim Rad-Schienen-Hochgeschwindigkeitsverkehr insgesamt nicht überschritten wird. Nun wird offenbar, dass sich die Wahrscheinlichkeit eines Bruchs der Radsatzwellen bereits nach deutlich weniger zurückgelegten Fahrkilometern erhöht als bisher angenommen. Daher ist es konsequent, dass das Eisenbahnbundesamt die DB AG zu häufigeren Inspektionen verpflichtet.

Da diese auch die Verfügbarkeit der Züge verringern, führt dies auf der einen Seite für den Reisenden zum Ärger, wenn dadurch, wie jetzt, Züge reihenweise ausfallen oder sich deutlich verspäten. Die verkürzten Inspektionsintervalle kommen auf der anderen Seite der DB AG auch teuer zu stehen. Dies ist ein zu-

sätzliches Indiz dafür, dass der Rad-Schienen-Verkehr mit (zunehmenden) Geschwindigkeiten von 200 Kilometern pro Stunde an immer weniger wirtschaftlich vertretbar ist. Eine Studie kommt auf Basis einer Vollkostenbetrachtung zu dem Ergebnis, dass die betriebswirtschaftliche Rentabilität des ICE in der Regel als nicht erreichbar prognostiziert wird, wenn dessen Betriebserlöse neben dem Personal für den Betrieb auch die Instandhaltungskosten für Infrastruktur und Fahrzeuge finanzieren müssen.

Hierbei wurden die aktuellen Konsequenzen des ICE-Unfalls in Köln vor drei Monaten noch nicht berücksichtigt. Demgegenüber wird unter denselben Finanzierungsvorgaben die betriebswirtschaftliche Rentabilität der Magnetschnellbahn Transrapid, die in Schanghai ein Pünktlichkeitsniveau von über 99,9 Prozent hat, als erreichbar prognostiziert.

Es ist daher geboten, in Europa auf die Magnetschweb-Technologie zu setzen und sie schrittweise einzuführen. Dann werden nach der Deckung der laufenden Kosten aus Betriebserlösen für den Bahn-Fernverkehr auch mehr Finanzmittel zum Betrieb von Regionalstrecken zur Verfügung stehen, die eigentlich schon jetzt dringend benötigt werden.

MICHAEL DITTMER, KIEL

ICE – Warten auf die Ersatzzüge, HAN vom 27. Oktober

Als Abonnent Ihrer Zeitung muss ich mir mal Luft verschaffen. In unserem Hochtechnologie-Land Deutschland, wo ein Transrapid vorhanden ist, kommt man immer noch nicht von der Schiene los, obwohl die Risiken bekannt sind. Eschede lässt grüßen. Und dann noch Hochgeschwindigkeitsfahrten mit dieser Alttechnik. Schweben ist angesagt! Verschleißfrei, kostengünstiger, schneller und leiser. Ein weltweites Vermarkten ist nur über ein bei uns fest installiertes System möglich. Der kleine Anfang, zum Beispiel Hamburg-Berlin, zieht Größeres nach sich. Arbeitsplätze und Aufschwung kommen dabei heraus.

Dietrich Schmidt  
21255 Tostedt

DR.-ING. WULF H. RUMPEL 21255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19 LANDKREIS HARBURG  
FAZ, Dienstag 11. November 2008, Nr. 264, Seite 8, Feste Fahrbahnen federn doch,  
Dr.B.Ripke

Sehr geehrte Damen und Herren, Sie haben den Interessenvertretern der Bahn erstaunlich viel Aufmerksamkeit und Raum in Ihrer Zeitung gegeben, um über die Frage der Elastizität von traditionellen Schienenwegen und deren Unterbau zu referieren. Leider kam dabei m.E. der derzeit gültige technisch-wissenschaftliche Erkenntnisstand zu kurz bzw. überhaupt nicht vor. Demzufolge wird nämlich die Charakteristik eines Schwingsystems ausschließlich von seinem elastischsten Bauteil bestimmt, in diesem Fall der Federung. Da diese um ein vielfaches elastischer ist als jeder von der Bahn verwendete Unterbau, kann dieser, wenn überhaupt, nur eine völlig untergeordnete Rolle für das Funktionieren des Systems spielen, eine Scheindebatte also. Die ausschlaggebende Rolle stellt statt dessen die Grenzschicht zwischen Rad und Schiene dar. In einer Art Kaltwalzvorgang werden hier die Schienenoberflächen bis zu einer Tiefe von 0,8 – 1,0 mm durchgewalzt. Ribbildung mit anschließenden Abplatzungen in der Lauffläche sind die unausweichliche Folge. Werden nun wie im Gefolge von Eschede die Räder massiver und schwerer und wie zu erwarten nach Köln die Achsen dicker und schwerer erhöhen sich die ungefederten Massen und es entwickelt sich synchron zur Geschwindigkeitssteigerung ein Stakkato von Stößen mit kurzer Amplitude, welches den vorgenannten Walkeffekt weiterhin verstärkt. Federnd verlegte Schienen würden diesen genannten Belastungen auch noch die der Durchbiegung mit allen dafür denkbaren negativen Folgen hinzufügen. Die Bahn muß also schleifen, das tut sie auch und ständig mehr, aber mit der Folge von Feinstaub, Lärm, beschleunigtem Abbau der Schienenkrone, Störung des Regelverkehrs und einer drastischen Erhöhung der Unterhaltungs- und Reparaturkosten. Ein antiquiertes System auszureizen hat eben seinen Preis. Da sie selbst nicht darauf kommt, liegt es nun an der Gesellschaft, die Bahn zu zwingen, endlich die Zukunft zu wagen und Magnetfelder über ihre Schienen zu legen, sie sind völlig glatt, müssen nicht abgeschliffen werden, arbeiten reibungsfrei und erlauben problemlos Hochgeschwindigkeit bei halber Lautstärke. Die Magnetschwebetechnik steht startbereit zum Nutzen aller, wie lange müssen die Reisenden noch auf das angemessene Verkehrssystem warten oder anders gefragt, was muß noch alles passieren bis das überfällige Umdenken eine Chance erhält?

freundlichen Grüßen Dr. W.H. Rumpel

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

## Feste Fahrbahnen federn doch

In dem Artikel „Feste Fahrbahnen federn nicht“ (F.A.Z. vom 4. November) stellt Diplom-Ingenieur Eberhard Happe die These in den Raum, dass die feste Fahrbahn kein eigenes Federungsvermögen besitzt und damit mitverantwortlich für die Schäden an den ICE-Radsatzwellen sein könnte. Diese Aussage ist falsch und entbehrt jeder technischen Grundlage.

Anders als dargestellt, handelt es sich bei der festen Fahrbahn um eine ausgereifte Fahrbahnkonstruktion, die im Netz der Deutschen Bahn bereits seit 1973 erprobt ist. International wird sie auch seit Jahrzehnten in Japan und anderen Ländern in Asien erfolgreich auf Hochgeschwindigkeitsstrecken eingesetzt.

Fahrbahnunebenheiten sind Abweichungen von der Ideallinie in der Gleislage und werden im Fachjargon als Gleislagefehler bezeichnet. Happe schreibt, dass bei Zugüberfahrten über die Fahrbahn durch diese Gleislagefehler zusätzliche dynamische Kräfte entstehen. Das ist richtig. Es ist auch richtig, dass Gleislagefehler innerhalb enger Toleranzen liegen müssen. Deshalb werden auch regelmäßige Inspektionen durchgeführt. Die Toleranzen sind präzise in einer Richtlinie festgelegt. Es ist jedoch falsch zu behaupten, Abweichungen könnten bei der festen Fahrbahn nicht korrigiert werden. Im

Gegenteil. Bei dem System der festen Fahrbahn liegt das Gleis langfristig in einer stabileren und besseren Lage als beim Schotteroberbau. Im Allgemeinen sind allerdings keine Veränderungen der guten Gleislage zu erwarten, weil die Bemessung der Lasten aus dem Betrieb im Gesamtsystem feste Fahrbahn voll berücksichtigt ist.

Zudem wird die Behauptung aufgestellt, dass durch Gleislagefehler in der festen Fahrbahn bei Zugüberfahrten höhere Stoßbelastungen auftreten als im klassischen Schotteroberbau, da die feste Fahrbahn nicht wie der Schotteroberbau ein eigenes Federungsvermögen aufweist. Das ist falsch. Im Gegensatz zum Schotteroberbau verfügt die Feste Fahrbahn über eine deutlich höhere Elastizität in den Auflagerpunkten der Schiene und hat daher ein gleichwertiges, wenn nicht sogar ein besseres Federungsvermögen als der klassische Schotteroberbau. Besonders bei höheren Fahrgeschwindigkeiten wirkt sich dieser Effekt positiv auf die Kräfte zwischen Rad und Schienen aus. Zahlreiche Messungen belegen, dass das Federungsvermögen bei der festen Fahrbahn mindestens desjenigen des Schotteroberbaus entspricht.

**DR. BURCHARD RIPKE, LEITER FAHRWEGDYNAMIK UND BEWERTUNG, DB SYSTEMTECHNIK**  
DIENSTAG, 11. NOVEMBER 2008

## Auf weichem Grund

Die Informationen von Leser Dr. Burchard Ripke (F.A.Z. vom 11. November) zur Ausbreitung der „Festen Fahrbahn“ bedürfen einer Präzisierung: Eine Erprobung der „Festen Fahrbahn“ seit 1973 bedeutet nicht automatisch deren Bewährung. Eine Anwendung der „Festen Fahrbahn“ im Hochgeschwindigkeitsstreckenausbau auf weichem Untergrund – und hierauf kommt es an – ist bisher nur in Deutschland erfolgt. Die französische SNCF hat alle ihre Hochgeschwindigkeitsstrecken mit Schotteroberbau ausgerüstet. Auch die Geschwindigkeitsweltrekordfahrt (V=574,8 km/h) im letzten Jahr auf der TGV Est-Strecke fand auf Gleisen mit Schotteroberbau statt. In Japan ist bisher die „Feste Fahrbahn“ ausschließlich auf festem Grund (Brücken wie Tunnel) zur Anwendung gekommen. Außerhalb der festen Bauwerke kommt die japanische Art des Schwellengleises zum Einsatz. Dies trifft auch für die 2007 in Betrieb gegangene Hochgeschwindigkeitsstrecke in Taiwan zu. Der hohe Anteil der „Festen Fahrbahn“ (bis zu 90 Prozent) ist hier indirekt den strengen taiwanischen Erdbebenrichtlinien geschuldet, die zur Folge haben, dass diese Strecke überwiegend aufgeständert trassiert werden musste.

**SVEN ANDERSEN, DÜSSELDORF**

DIENSTAG, 18. NOVEMBER 2008

## Robert Gellekum – 75 Jahre

Dipl.-Ing. Robert Gellekum wurde am 2. September 2008 75 Jahre alt. Geboren in Emmerich am Niederrhein, studierte er nach dem Besuch des Gymnasiums und einer Elektrikerlehre am Polytechnikum Würzburg Ingenieurwissenschaften. Im

Jahre 1959 trat er in den Dienst der Deutschen Bundesbahn. In seiner Laufbahn im elektrotechnischen Dienst hat er an verschiedenen verantwortlichen Stellen in Essen, München und Hamburg vorwiegend auf dem Gebiet der Telekommunikati-

onstechnik mit dem späteren Schwerpunkt Datenverarbeitung gearbeitet. Die längste Zeit seiner beruflichen Tätigkeit war er – von 1977 bis einschließlich 1994 – Leiter der Fernmelde-meisterei Hamburg. Nach der Gründung der Deutschen Bahn AG leitete er als Technischer Bundesbahnoberamtsrat die zentrale Instandhaltungsstelle für Signal- und Telekommunikation in Hamburg. Gellekum schied 1994 nach 35-jähriger Tätigkeit aus dem aktiven Eisenbahndienst aus. Ehrenamtlich engagierte Gellekum sich beim Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure – VDEI e.V. So war er u. a. von 1994 bis 1996 Vorsitzender des VDEI-Bezirks Hamburg und viele Jahre lang Vorsitzender des VDEI-Arbeitskreises Industrie/Wirtschaft/Hochschulen (I/W/H). Im Arbeitskreis

IBG (Ingenieur in Beruf und Gesellschaft) widmete er sich dem Thema „Der Ingenieur



### BAHN-NACHRICHTEN

EI-Eisenbahningenieur | September 2008 147

## Wiederaufnahme der Versuchsfahrten

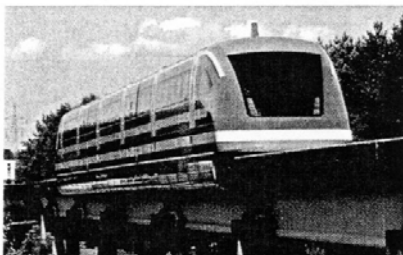
**Transrapid** | Seit Ende Juli fährt der Transrapid 09 auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE). Zunächst fährt der Zug allerdings mit verminderter Geschwindigkeit über die gesamte, etwa 32 km lange Teststrecke. „Damit fährt zwei Jahre nach dem schweren Unfall wieder ein Magnetschwebezug in Deutschland. Der TR 09 hatte am 29. Juli zum ersten Mal die Montagehalle verlassen. Zuvor hat der Betreiber, die Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft (IABG), das Besucherzentrum wieder geöffnet. Eine Mitfahrmöglichkeit für Besucher wird es zunächst nicht geben. Dies liegt unter anderem an dem neuen Fahrzeug TR 09, das nicht baugleich mit dem Vorgängermodell ist, sowie an der fehlenden Routine in der praktischen Handhabung des neuen betrieblichen Regelwerks.

Am 3. Juli hatte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die nach dem Unfall von der IABG über-

arbeiteten Betriebsvorschriften für die Teststrecke genehmigt und damit die Freigabe für neue Testfahrten gegeben. Bereits im März dieses Jahres war der IABG eine Teilgenehmigung ausschließlich für Instandhaltungsarbeiten einschließlich der Remontage des TR 09 erteilt worden. Auf den Fahrweg durfte sich der TR 09 aufgrund der Teilgenehmigung nicht begeben.

Die Betriebsgenehmigung ist zunächst bis zum 31. Dezember 2008 befristet, weil das anhängige Verfahren für die Verlängerung des Planfeststellungsbeschlusses für die TVE noch nicht abgeschlossen ist. Ein Beschluss wird in diesem Herbst erwartet.

Die Werkstattwagen sind jetzt elektronisch gesichert. Das System gibt den Fahrweg für die Magnetbahn erst dann frei, wenn sämtliche Wartungsfahrzeuge und andere mögliche Hindernisse – wie etwa Arbeitsbühnen – auf klar definierten Abstellorten abgestellt wurden.



Der TR09 auf der Teststrecke im Emsland Foto: IABG

in Rente bzw. Pension“; denn 40 Prozent des vorgenannten Mitgliederpotenzials des VDEI gehören inzwischen dieser Personengruppe an. Ebenso fungierte er als Delegierter auf zahlreichen Verbandstagen und Bundeskongressen des VDEI, so zuletzt in Ludwigsburg.

fürher des Bezirks Hamburg und im Geschäftsführenden Vorstand der Europäischen Vereinigung der Eisenbahner (A.E.C.), Sektion Deutschland, um nur einige Ehrenämter zu erwähnen.

Politisch betätigte sich Robert Gellekum als Bundesbeauf-

In Anerkennung besonderer Verdienste um das Wohl des VDEI wurde Robert Gellekum im Jahre 2001 mit dem Verbandsabzeichen in Gold ausgezeichnet. Weitere ehrenamtlichen Tätigkeiten waren im Verband Deutscher Elektrotechniker (VDE) als Geschäfts-

träger für den Transrapid und den Verkehr der Partei Die Grauen. Mit großer Enttäuschung musste er schließlich zur Kenntnis nehmen, dass dieser Technik in Deutschland kein politisches Engagement zum Durchbruch verhelfen konnte. See.

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

18. OKTOBER 2008 · NR. 244



„Mein Mann hat einen Weg gefunden, wie wir unsere Aktien nicht vor schnell verkaufen...“

**MELDUNG DES TAGES**

**Transrapid für einen Euro verkauft**

München - Vom Milliarden-Projekt zum Ein-Euro-Schnäppchen: Nach dem Aus für den Münchner Transrapid wegen zu hoher Kosten wird nun das Ausstellungsstück am Münchner Flughafen (Foto) für den symbolischen Preis von einem Euro verkauft. Das fast 50 Tonnen schwere rote Fahrzeug bekommt die Firmengruppe Max Bögl aus Neumarkt in der Oberpfalz, wie ein Sprecher der DB Magnetbahn sagte. Die Firma will es als „Innovationssymbol“ in ihrem Hauptwerk aufstellen. Der Abbau des sperrigen Relikts aus den Zeiten der Münchner Transrapid-Träume soll am 26. Mai beginnen und am 4. Juni abgeschlossen sein. Die Firma Max Bögl gehört zu dem Industriekonsortium, das den Transrapid vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen bauen wollte. Sie hat auch den ausgemusterten roten Flitzer, der zuvor im Emsland über die dortige Teststrecke brauste, am Flughafen aufgestellt. „Es waren diejenigen, die es aufgebaut haben, und sie bauen es auch wieder ab. Die Firma hat die detaillierten Bau- und Projektpläne dazu“, sagte ein Sprecher der Baufirma.



Welt-Kompakt / 21.5.08

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE 24 · MONTAG, 3. NOVEMBER 2008 · NR. 257



Montag, 10. November 2008

**22** Hamburger Abendblatt

**MIT EISENSTANGEN**

**Anschläge auf TGV-Strecken**

PARIS - Vier Anschläge auf TGV- und Eurostar-Hochgeschwindigkeitsstrecken der französischen Bahn haben bei 160 Zügen zu stundenlangen Verspätungen geführt. Die Täter schoben Stahlstangen in die Oberleitungen. Zwischen Frankreich und England waren 20 000 Passagiere betroffen. (AP)

Hamburger Abendblatt

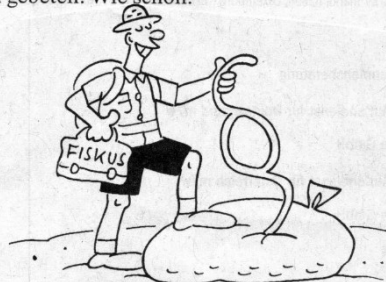
Montag, 10. November 2008

**Zaudern, zögern, zagen**

FAZ 10.11.2008

In der „Nordwest-Zeitung“ (Oldenburg) lesen wir zum Krisenverhalten Bundeskanzlerin Merkels:

„Zaudern, zögern, zagen; wer das Gegenteil von Entschlossenheit sehen will, muss in diesen Wochen nach Berlin reisen. Die Bundeskanzlerin übt sich dort in einer Disziplin, die ihr Vorgänger perfekt beherrschte. Statt starr abzuwarten wie das Kaninchen vor der Konjunkturschlange, müssten im Kanzleramt die Weichen für Investitionen in die Infrastruktur und eine nachhaltige Entlastung der Verbraucher gestellt werden. Immerhin hat die Bundeskanzlerin jetzt Wirtschaftsexperten zum Gespräch gebeten. Wie schön.“



Großgeldjäger

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

FREITAG, 31. OKTOBER 2008 · NR. 255 · SEITE 19

**GUTACHTEN**

**ICE-Achse brach bei hohem Tempo**

KÖLN - Der glimpflich verlaufene Unfall eines ICE 3 in Köln vor vier Monaten hätte einem Gutachten zufolge offenbar in einer Katastrophe wie in Eschede (101 Tote) enden können. Der „Kölnischer Stadt-Anzeiger“ berichtet unter Berufung auf eine vorläufige Schadensanalyse der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM), die Achswelle des Hochgeschwindigkeitszuges müsse am 9. Juli „spätestens beim letzten Beschleunigungsvorgang zwischen Frankfurt und Köln gebrochen“ sein. Auf dieser Strecke ist der ICE mit Tempo 300 unterwegs. Der Zug sprang schließlich bei geringer Geschwindigkeit nahe dem Kölner Hauptbahnhof aus den Schienen, es gab keine Verletzten. Seitdem wurden die Wartungsintervalle für ICE-Achsen auf Druck des Eisenbahn-Bundesamtes auf 30 000 Kilometer herabgesetzt, was die derzeitigen Engpässe im ICE-Verkehr verursacht. (dpa)

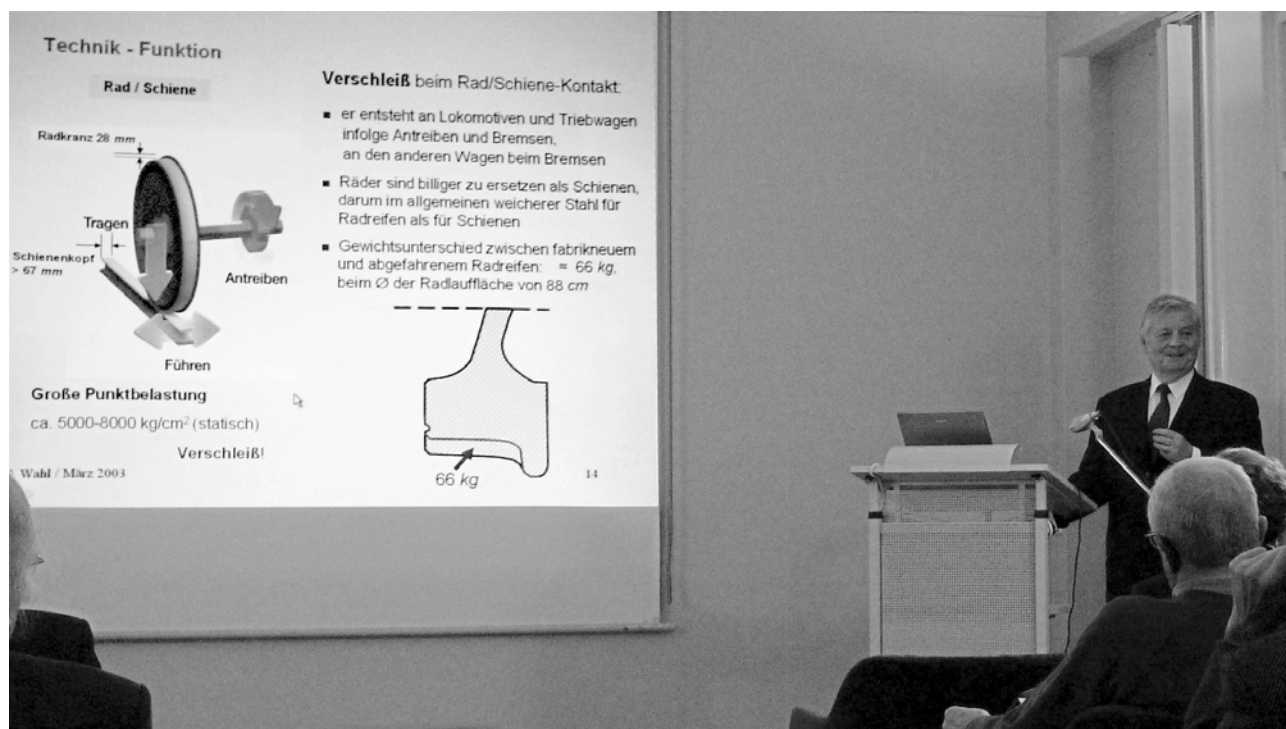
# Gesprächsabend zur Magnetschwebetechnologie

## Professor Fleßner zur Entwicklung und Einsatz der Magnetschnellbahn Transrapid

Am 24.11.2008 fand im [Gästehaus der Universität Hamburg](#) ([1]) im Rahmen von Veranstaltungen der Stiftung Weltweite Wissenschaft ein Gesprächsabend zur Magnetschwebetechnologie statt. Professor Dr. Ing. Hermann C. Fleßner, der Mitinhaber von mehreren Patenten für den Transrapid-Fahrweg ist, hielt einen [Vortrag](#) über „Entwicklung und Einsatz der Magnetschnellbahn Transrapid“ ([2]). Im Anschluß fand eine Diskussion statt

Herr Fleßner studierte an der Technischen Universität Hannover Bauingenieurwesen. Ab 1958 arbeitete er als Statiker und Konstrukteur für den Industrie- und Brückenbau, später im Bereich Software-Entwicklung für das Bauwesen. Er war am Aufbau des Rechenzentrums im Institut für Massivbau an der TU Hannover maßgeblich beteiligt. 1966 wurde er an dieser Universität Professor für elektronisches Rechnen im Bauwesen. 1968 wechselte er zur Ruhr-Universität in Bochum. 1969/1970 war er Gastprofessor am MIT in Boston. 1978 wurde er Professor für Angewandte Informatik an der Universität Hamburg. Seit 1962 war und ist er als Gutachter, Forscher und Prüfenieur an zahlreichen Projekten beteiligt, hierzu gehören insbesondere Fahrwegträger für Verkehrssysteme. Ihm wurde im Dezember 1995 die Ehrendoktorwürde von der Hochschule für Architektur und Bauwesen in Weimar verliehen.

In seinem Vortrag ging er zunächst auf die Erfindungen Herrmann Kempers ein, erläuterte das Prinzip des Transrapid im Vergleich zur Rad-Schiene-Bahn und sprach über die erste kommerzielle Transrapid-Strecke in Shanghai. Schwerpunkt seines Vortrags war der Bau von Fahrwegen, welcher auch Gegenstand seiner Forschungstätigkeiten war. Thema seines Ausblicks waren Zukunftsperspektiven des Transrapid und Voraussetzungen, unter denen die deutsche Technologie seiner Meinung nach weltweit ihre Chance behält.



*Die Magnetbahn schwebt berührungsfrei ohne Verschleiß mit gleichmäßigen Kräfteverteilungen, die Rad-Schiene-Bahn bewegt sich hingegen mit hohen Punktbelastungen. Foto: Dittmer*

Herr Professor Fleßner gestattet es uns freundlicherweise, seinen Leittext zum Vortrag in unserem Jahressheft zu veröffentlichen. Dieser ist auf den nachfolgenden Seiten zu lesen.

Michael Dittmer  
© GFM-eV 2008

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://www.uni-hamburg.de/services/gaestehaus/>

[2] [http://www.uni-hamburg.de/services/gaestehaus/2008\\_1.html](http://www.uni-hamburg.de/services/gaestehaus/2008_1.html)

**ANSCHLAGSSERIE**

TGV rast in Betonplatten

PARIS – In Frankreich reißt die Anschlagsserie gegen die Staatsbahn SNCF nicht ab: Bei Narbonne raste ein TGV in zwei Betonplatten, die Unbekannte auf die Schienen gelegt hatten – niemand verletzt. Es war bereits der fünfte Anschlag. (AFP)

---

28 Hamburger Abendblatt

Dienstag, 11. November 2008

## Zu den Entwicklungs-Etappen der deutschen Magnetschwebbahn

Hermann C. Flessner

– GÜNTHER STEINMETZ UND GERHARD WAHL GEWIDMET –

Als ich vor etwas mehr als einem Jahr eingeladen wurde, diesen Vortrag über den Themenkomplex der Magnetschwebbahn und speziell den „*Transrapid*“ zu halten, war noch nicht vorauszusehen, welche Entwicklung sich bis heute abzeichnen würde. Wird die Flughafenanbindung zur City München positiv für die Magnetbahn *Transrapid* entschieden und gebaut werden? Aus welchen Gründen ist die Entscheidung so lange hinausgezögert worden? Gibt es noch Unwägbarkeiten in der Technik (in Shanghai funktioniert doch alles, bei einer sagenhaften Verfügbarkeit von 99,9%)? Oder sind die Gründe in Deutschland vielleicht nur in der Unübersichtlichkeit der Kosten zu sehen? Fehlt der positive politische Wille?

Die Situation war und ist nicht nur für einen Außenstehenden sehr schwer verständlich. Auch die unmittelbar Beteiligten bei der Planung, den technischen Arbeiten, der Finanzierung etc. haben es bis heute schwer, den Durchblick zu behalten. Im nachfolgenden Text wird deshalb versucht, angefangen bei der Ausgangserfindung HERMANN KEMPER'S, die bisherige Entwicklung in Kürze zu beschreiben.

### I.

Die ersten Gedanken für eine magnetisch schwebende Bahn kamen dem Diplomingenieur HERMANN KEMPER (\*5. April 1892, †13. Juli 1977) schon so um 1922. Das war zur Zeit des Beginns einer besonderen Begeisterung für Technik, in der Hermann Oberth als Senior und später die jungen Pioniere um Wernher von Braun mit ersten Versuchen zur Raumfahrt eine neue technische Epoche einleiteten. Im Jahre 1933 gelang es Kemper, eine funktionierende Schaltung für das Schweben nach dem Prinzip der elektromagnetischen Anziehung zu bauen. Er meldete am 14. Aug. 1934 eine "*Schwebbahn mit räderlosen Fahrzeugen, die an eisernen Fahrschienen mittels magnetischer Felder schwebend entlang geführt wird*" beim Reichspatentamt an. Das bald daraufhin erteilte Patent (DRP-Nr. 643316) beschreibt seine grundlegende Erfindungsleistung.

Am 17. Aug. 1938 meldete er ein weiteres Patent an, die Erteilung wurde am 8. Mai 1941 vom Reichspatentamt mit der Nr. 707032 unter dem simplen Titel „*Schwebbahn*“ bekannt gemacht. Auf diesem Patent schließlich beruhen praktisch alle Entwicklungen von Magnetschwebbahnen, die bis heute weltweit durchgeführt wurden. Dem zuletzt genannten Patent von Kemper ist zu entnehmen, dass es ihm nicht nur um den räderlosen Fahrbetrieb ging, sondern um den Fahrbetrieb in einer dichten Röhre mit rundem Querschnitt, in der die Luft stark verdünnt wird, um den Luftwiderstand zu reduzieren. In diesem Patent schlägt er das Einfüllen von Wasserstoff vor, wodurch bei gleichem Druck der Widerstand um das bis zu Zehnfache verringert werden kann.

Kemper dachte an eine „Rohrbahn“, ähnlich wie eine Rohrpost, für Geschwindigkeiten bis zu 1500 km/h !

Der 2. Weltkrieg unterbrach seine Arbeiten. Fast dreißig Jahre vergingen, da traf Kemper 1966 während eines Kuraufenthaltes in Bad Wörishofen auf LUDWIG BÖLKOW. Nun ging es weiter. Die Idee der *Rohrbahn* wurde jedoch nicht weiter verfolgt. Bei welcher Geschwindigkeit die Schallmauer in verdünnter und vor allem mit Wasserstoff aufgefüllter Luft durchbrochen wird, wie sich das auswirkt und wie gefährlich das ist (Knallgas?), war und ist wohl noch heute ungeklärt.

Es gab inzwischen jedoch eine weiter entwickelte Leistungselektronik und vor allem gab es schon Computer. Ohne die damit geschaffenen Instrumente wäre eine Umsetzung der ersten Ideen Kempers zu der bis heute in Deutschland entwickelten Schwebbahn *Transrapid* kaum möglich gewesen. Ab 1970 baute die Firma Messerschmidt-Bölkow-Blohm (MBB) in München das erste Funktionsmodell einer Schwebbahn-Teststrecke, die Kemper noch erleben konnte. Besonders der damalige Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland Georg Leber war begeistert. Er förderte das Vorhaben und verlieh Kemper 1972 als dem „Nestor des elektromagnetischen Schwebens“ das Große Bundesverdienstkreuz.

## II.

Ein wichtiges Argument für die Absichten, neben den schon bestehenden Verkehrsgeräten (Schiff, Eisenbahn, Automobil und Flugzeug) ein weiteres in Schwebetechnik einzuführen, war und ist besonders heute das Füllen einer Nische. Nämlich der zwischen einer immer noch und sicher auch weiterhin gültigen oberen Grenze für eine wirtschaftlich und ökologisch vertretbare Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnen von ca. 300 km/h und den wirtschaftlichsten Fluggeschwindigkeiten oberhalb ca. 800 km/h. Man dachte und denkt eigentlich immer nur an „Schwebegeschwindigkeiten“ ab 300 bis 600 km/h, also *Hochgeschwindigkeiten*, selbst bei kurzen Verbindungs- bzw. Zubringerstrecken wie in Shanghai und in München. – Dass diese Vorgabe nicht uneingeschränkt gelten muss, wird später noch zur Diskussion gestellt werden. Vorerst soll sie aber dennoch gelten.

Was hat in neuerer Zeit das besondere Interesse an der Magnetbahntechnik eigentlich geweckt? Wir fahren doch schon mit bestens ent-

wickelten Bahnen in Rad/Schiene-Technik, außerdem gibt es seit Jahren eine ebenfalls hoch entwickelte Flugtechnik. Die wichtigste Antwort steht oben, nämlich das Erreichen und Einhalten sehr hoher Fahrgeschwindigkeiten, genauer die Lückenfüllung zwischen den genannten Geschwindigkeiten. Außerdem ist schon lange, spätestens seit Mitte des Jahres 2008, den meisten Menschen auf unserer Erde bewusst, dass Energiesparen und Klimaschutz allerhöchste Priorität haben. Und man weiß inzwischen, dass unter allen Verkehrssystemen bei der Magnetbahntechnik mit Abstand am meisten Energie gespart und die Umwelt am wenigsten geschädigt wird.

Es kommt aber noch ein Weiteres hinzu, nämlich der enorme Materialverschleiß im Eisenbahnbetrieb, speziell an Rädern und Schienen. Er ist zwar grundsätzlich bekannt, wurde bisher jedoch eigentlich immer verharmlost bzw. verdrängt. Die Größenordnung kann sich ein „gewöhnlicher“ Eisenbahnbenutzer kaum vorstellen. Allein der Stahlabrieb an den Laufflächen der Eisenbahnräder ist gewaltig. Ein einziges fabrikneues Rad eines ICE-Zuges zum Beispiel verliert bis zu seiner Ausmusterung, d.h. bis zum Erreichen der Verschleißgrenze nach zwei bis drei Jahren, etwa 66 kg Stahl (zum „sich vorstellen“: einen Zentner und 32 Pfund). Bei einem ganzen ICE-Zug mit 14 Waggons sind das  $\approx 7,4$  t abgeschrubbt Stahl, der als Pulver auf das Gleisbett fällt und als Rost die Gleise braun färbt oder einfach verweht.

### ***vertretbarer Geschwindigkeiten der Eisenbahnen von 300 km/h und wirtschaftlichsten Fluggeschwindigkeiten oberhalb 800 km/h .***

### ***Magnetbahntechnik spart in Verkehrssystemen am meisten Energie und schädigt die Umwelt am wenigsten.***

Betrachtet man nur die rund 260 ICE-Züge in Europa, die eine tägliche Verkehrsleistung von mehr als 300 000 km erbringen, dann sind das 443 Tonnen Stahl in zwei bis drei Jahren. Alle anderen Züge in Europa sind dabei noch gar nicht berücksichtigt. Vom Abrieb an den Schienenköpfen in fast gleich großer Menge ist hier noch nicht einmal die Rede.

## III.

Betrachten wir zunächst das heutige deutsche Magnetschwebebahn-System *Transrapid*. Es besteht im Prinzip aus zwei Hauptkomponenten, dem Fahrzeug und dem Fahrweg. Gedacht ist es als System für Landfahrzeuge im Fernverkehr auf langen Strecken, neuerdings aber auch im Nahverkehr, speziell für Zubringerdienste zwischen Verkehrsknotenpunkten (konventionellen Bahnhöfen und Flughäfen) sowie Ballungszentren für den Berufsverkehr (Niederlande). In beiden Einsatzarten sind die Vorteile gegenüber dem Rad/Schienebetrieb offensichtlich.

Ich meine, betrieblich gibt es nur Vorteile. Die einzigen Nachteile des *Transrapid* könnte man darin sehen, dass er sich bis

jetzt lediglich in Shanghai im öffentlichen Betrieb bewähren kann. Und dass die bisherige Herstellung des Fahrwegs dort noch nicht optimiert war und darum für längere Strecken zu teuer sein wird.

Vielen Artikeln in Fachzeitschriften und Tageszeitungen sowie in darauf Bezug nehmenden Leserschriften ist zu entnehmen, dass die Kenntnisse zum Vorbeschriebenen inzwischen wohl allgemein verbreitet sind.

Ich zitiere Teile aus zwei Leserschriften, als Erstes aus der Zuschrift von Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel, Tostedt vom 31.10.2007 auf einen Artikel in der FAZ vom 26.09.2007 unter dem Titel „*Schneller, besser, billiger*“:

- „Antriebs- und Bremskräfte werden berührungsfrei auf den Fahrweg übertragen. Auch die Lasten, und zwar nicht punktförmig wie bei der Bahn, sondern gleichmäßig verteilt.“
- „Es gibt keinen Verschleiß, wegen Berührungsfreiheit, gleichmäßiger Belastung, fehlender drehender Teile und schleifender Stromabnehmer. Die Wartungskosten werden deshalb bei 34% von Rad/-Schiene liegen.“
- „300 km/h sind nach fünf Kilometern erreicht. Der ICE benötigt dafür 30 Kilometer, und deswegen ist das Magnetschwebesystem sowohl für Kurz- als auch für Langstrecken geeignet.“

- „Der durch Kontakt von Schiene und Rad entstehende Lärm wird bei der Magnetschnellbahn vermieden. Auch die Erschütterungen, Vibrationen und erhöhten Luftverwirbelungen.“
- „Ob diese Geschwindigkeiten (300 km/h) wirtschaftlich vertretbar zu erreichen sind, muss sich zeigen. Weil der Antrieb im Fahrwerk liegt und nicht herumgefahren werden muss, gleichzeitig aber nur der Bereich des Wanderfeldes unter Spannung steht und nicht die ganze Strecke, benötigt der TR09 (das ist die neueste Version des *Transrapid*, d. A.) 34 Wattstunden/Sitzplatz/Kilometer bei 300 km/h, damit ca. 30% vom ICE.“

Diesem stimme ich uneingeschränkt zu.

Am Anfang der Zuschrift schreibt Dr. Rumpel:

„Die meisten Menschen in Deutschland wollen die Magnetschwebetechnik nicht. Doch die Vorteile dieser neuen Technik liegen auf der Hand.“

***Im Eisenbahnbetrieb verschleißt ein ICE-Rad bis zu 66 kg Stahl bis zur Ausmusterung, ein ganzer ICE-Zug 7,4 Tonnen in 2 bis 3 Jahren. Fast gleich groß ist der Abrieb an den Schienenköpfen. Alle anderen Züge kommen noch hinzu.***

(Hamburg - Berlin, Hamburg - Hannover, Hamburg - Düsseldorf etc.), ohne dass das auf Kosten der Mobilität der Menschen geht.

Ich haben zu dieser Einschätzung ganz unterschiedliche Erfahrungen gemacht. Mehrfach ist es passiert, dass Politiker vor ihrer ersten Fahrt mit dem *Transrapid* auf der Versuchsstrecke im Emsland verkündeten, sie seien gegen diese neue Technik. Nach ihrer Probefahrt äußerten sie sich in kleinem Kreise zu unserem Erstaunen jedoch geradezu begeistert, baten uns aber, das nicht zu verbreiten, denn öffentlich seien sie gegen den *Transrapid*. Ich vermute, die meisten Menschen haben noch gar keine feste Meinung zur Magnetschwebebahn in Deutschland, besonders wenn sie sich nicht – oder noch nicht festlegen müssen.

In einer weiteren Leserzuschrift sind die charakteristischen Eigenschaften bzw. Unterschiede von N. Krabbe im *Hamburger Abendblatt* vom 26.06.2008 knapp, jedoch, wie ich finde, treffend herausgestellt. Mit Bezug auf einen Artikel zu der ablehnenden Entscheidung zum Münchner *Transrapid* unter dem Thema *Fehlender Weitblick* schreibt er:

„Hierzu kann ich nur sagen, dass man sich solche Fehler hätte ersparen können, wenn man gleich eine echte ‚Paradestrecke‘ gebaut hätte, die Magnetschwebebahn. (er meint sicher die Strecke Berlin – Hamburg, d. A.) Die hat nun mal keine Räder, berührt ihren Fahrweg nicht, weil sie schwebt, kann nicht entgleisen, erzeugt daher praktisch keine Abnutzung am Fahrweg und braucht, weil keine Rollwiderstände zu überwinden sind, auch noch weniger Strom. Leider fehlten im Jahr 2000 einigen Leuten offensichtlich der nötige Mut und Weitblick, schade.“

***Der Transrapid TR09 benötigt nur 34 Wattstunden/Sitzplatz/Kilometer bei 300 km/h, damit nur ca. 30% vom ICE.***

Es gilt immer noch: „... die Magnetschwebefahrzeuge und die zugehörige Betriebstechnik sind Stand der Technik,

der Fahrweg ist aber in einigen Komponenten noch zu verbessern.“

Was sind denn die Besonderheiten der beim deutschen System gewählten Fahrwegkonstruktion (es gibt schließlich auch andere), bei der als Regelfall die aufgeständerte Bauweise vorgesehen ist und worin liegen die Vorteile?

Vergleichen wir wieder mit Rad/Schiene. Im Eisenbahnbetrieb lassen die Reibungsverhältnisse zwischen Rädern und Schienen nur geringe Steigungen von höchstens 4% zu. Das ist bei Magnetschwebebahnen anders. An die Stelle der Traktion der Räder tritt die erheblich besser nutzbare, verschleißfreie und vom Fahrzeuggewicht weitgehend unabhängige Vortriebs- und Verzögerungskraft in den Magnetfeldern.

Auch dem kann ich nur zustimmen.

Es soll in diesem Beitrag nicht darüber diskutiert werden, ob der *Transrapid* die Eisenbahn verdrängt. Wenn die weiter oben definierte Verkehrslücke im Bereich von Geschwindigkeiten zwischen 300 und 600 km/h durch die Magnetschwebebahn mit ihren besonders dafür geeigneten Eigenschaften geschlossen werden kann und soll, dann wird das irgend wann bestimmt auch geschehen, und zwar ohne dass das auf Kosten der Eisenbahnen passiert. Längst wird prophezeit, dass die Rad/Schiene-Technik die wachsenden Kapazitätsanforderungen im Personen- und Güterverkehr zumindest in Deutschland bald sowieso nicht mehr bewältigen kann. Außerdem wird es aus verschiedenen Gründen immer dringlicher, die fragwürdigen und Energie vergeudenden Kurzstreckenflüge abzuschaffen

#### IV.

Bisher wurden hier nur die betrieblichen Eigenschaften behandelt, jedoch noch nichts über den Fahrweg für die spurgebundene Magnetschwebebahn gesagt.

Es können trotz hoher Beschleunigungs- und Bremswerte größere Steigungen und Gefälle von bis zu 10% zugelassen werden. Bei schnell wechselnden Höhenunterschieden im Gelände ist es zudem vorteilhaft und einfacher als bei der Eisenbahn, den Fahrweg aufzuständern, bei schlechten Gründungsverhältnissen auch in der Ebene. Besondere Vorteile sind dabei:

- der Bodenerwerb ist bei in Abständen zu setzenden Pfeilerfundamenten kostengünstiger als bei durchgehenden Strecken;
- der Fahrweg kann ohne besondere Brückenkonstruktionen über Hindernisse hinweg geführt werden;
- höhengleiche Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen und Kollisionen werden vermieden;
- eine landwirtschaftliche und betriebliche Nutzung des Bodens unter der Strecke ist weiterhin möglich;
- aufgeständerte Fahrbahnen bilden keine ökologischen Trennungen wie Autobahnen, Schienenwege und Wasserwege. Tiere können unter den Fahrwegen hindurch wandern. Das tun sie auch unbeeindruckt, wie man aus Erfahrungen unter der Teststrecke im Emsland weiß.

In neuesten Verhandlungen mit Vertretern außereuropäischer Länder gibt es weitere Argumente für aufgeständerte Konstruktionen, beispielsweise:

- in Gebieten mit Dauerfrost sowie großen und lange liegenden Schneemengen (z.B. in Sibirien) ist die Schneeräumung leichter;
- in Wüstengebieten wie im arabischen Raum können infolge von Sandstürmen entstandene Sandaufschüttungen leichter frei geräumt werden, sofern das überhaupt nötig ist;
- in manchen dicht besiedelten Regionen nutzen Händler aus schierem Platzmangel oft die Bahngleise für ihre Verkaufsstände. Kommt ein Zug, muss alles erst von den Gleisen geräumt werden, bei aufgeständerter Bauweise ist das nicht nötig, die Bahnen fahren einfach drüber hinweg;
- für die meisten geplanten Bahnen (Eisenbahnen und Magnetschwebebahnen) auf der arabischen Halbinsel kommen nach neuester Entscheidung allein aus vorgenannten Gründen grundsätzlich nur aufgeständerte Fahrwegkonstruktionen in Betracht.

Allerdings sind für Magnetschwebebahnen prinzipiell bodennaher Betrieb und Trassenführungen auch über Brücken und durch Tunnel möglich, wie bei Eisenbahnen. Dabei gehen aber die meisten der aufgezählten Vorteile dahin, es ist mehr etwas für besondere Situationen.

Die bisher gebaute Strecke in Shanghai und die geplante, jedoch inzwischen abgesagte Flughafenbindung nach München haben eine längst erkannte, aber nun auch bewiesene Einsicht bestätigt, dass die Wirtschaftlichkeit des Baues einer Magnetschwebebahn vorrangig über den Fahrweg realisiert wird.

## V.

In diesem Text soll nicht auf technische Einzelheiten der Magnetbahn-Fahrwege eingegangen werden, das ist schon mehrfach andernorts geschehen. Hier sei nur kurz beschrieben, warum denn an den aufgeständerten Fahrwegträgern Jahrzehnte lang entwickelt und verbessert werden musste, um Baukonstruktionen zu erhalten, die als kostengünstige Massenprodukte in Serie gehen können und eine volkswirtschaftlich vertretbare Lösung überhaupt erst ermöglichen – siehe das angeführte Zitat von G. Steinmetz.

Für die Strecke Berlin – Hamburg war anfangs geplant, fast alle Träger jeweils in einem Stück vollständig als Stahlfertigteile herzustellen und auf Betonstützen zu einem aufgeständerten Fahrweg zusammen zu bauen.

Diese Absicht wurde vorrangig aus Kostengründen aufgegeben und stattdessen Spannbetonträger verwendet. Diese sind in die Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) in Lathen eingebaut worden und inzwischen mehr als zwanzig Jahre im Testbetrieb.

**„Die entscheidenden Sparpotentiale finden wir in der optimalen Konstruktion und Montagetechnik des Fahrweges, je länger die Strecke ist, desto ausgeprägter. Demgegenüber könnten wir es uns leisten, die Fahrzeuge mit allem Komfort auszustatten, wir könnten sie sogar vergolden.“**

Günter Steinmetz

Bei den ständig durchgeführten Versuchsfahrten erkannte man aber, dass ab einer Geschwindigkeit von über rund 200 km/h besonders hohe Formstabilitäten der Träger dauerhaft eingehalten werden müssen, die weit über das übliche hinausgehen. Andeutungsweise sei hier gesagt, dass die Verkehrslasten und kurzfristig sich ändernden Temperaturunterschiede nur solche Durchbiegungen verursachen dürfen, die höchstens ein Zehntel der sonst im Bahnbrückenbau zugelassenen Werte betragen.

In Abwandlung der reinen Spannbetonträger wurde u. a. darum eine Hybrid-Bauweise entwickelt und erprobt. Bei ihr sind die seitlichen Ränder der Fahrwegplatten mit angeschraubten, stählernen Funktionsträgern versehen, über welche die Trag- und Antriebskräfte in die Unterkonstruktion übertragen werden und auch die Seitenführung der Fahrzeuge erfolgt. Ein Trägertyp dieser Bauversion erhielt die offizielle Zulassung des deutschen Eisenbahn-Bundesamtes und wurde im Prinzip auch für die erste Anwendungsstrecke in China (Shanghai – Pudong)

übernommen, allerdings mit stark vergrößertem Querschnitt. Das erhöhte das Gewicht des Fahrwegüberbaus jedoch erheblich und verteuerte den Bau derart, dass diese Konstruktion wohl einmalig bleiben wird. Auch die Hybrid-Bauweise wird man in Zukunft verlassen, wegen sehr hoher Aufwendungen für die Instandhaltung der Funktionsträger.

## VI.

Die Aufständigung des Fahrweges ist die wirtschaftlichste Form in Bezug auf Geländeverbrauch für die Gründungen und auf die Anpassung der Trassenführung an die Umgebung. Ein Betonieren vor Ort kommt dabei nicht in Frage, das würde dem normalen Bau einer Brücke mit einer Länge von evtl. Hunderten von Kilometern gleichkommen und viel zu aufwendig und teuer sein. Die in einem Stück gefertigten Spannbeton-Fertigteilträger haben aber ein verhältnismäßig hohes Gewicht. Sie wiegen einzeln bei einer Regellänge eines Trägers von  $\approx 25\text{ m}$  immerhin rund 135 Tonnen. Sie müssen als Einzelteile bewegt und transportiert werden, von der Fertigungsstätte bis hin zur Einbauposition im Fahrweg über durchschnittlich etliche Kilometer hinweg.

Es gab schon sehr früh die Überlegung, die einzelnen Träger zu zerlegen in die Elemente Unterträger, welche die Balkenfunktion übernehmen und in darauf abgelegte Plattenelemente, welche den Fahrweg bilden. In der Beschreibung einer deutschen Patentschrift aus den 60er Jahren ist das bereits erwähnt, allerdings nicht als Patentanspruch; man hat diesen Gedanken damals nicht weiter verfolgt. Dadurch hätte man zumindest das Transportgewicht reduzieren können, weil nur die einzelnen Elemente zum Einbau bewegt werden müssen.

Mitte 1997 machte auch der Autor den Vorschlag, den Fahrwegträger in die Module *Unterträger* und *aufgelegte Platten* zu gliedern – das soeben erwähnte Patent kannte er noch nicht. Der Unterträger soll dabei im Schleuderverfahren hergestellt werden, wodurch ein besonders hochfester und poröser Beton entsteht; eine Technik, die seit mehr als hundert Jahren bekannt und vieltausendfach für Rohre und Maste mit kreisrunden Querschnitten erprobt ist. Wirklich neu an dem Vorschlag des Autors ist nur der Umstand, dass die äußere Querschnittsform der geschleuderten Träger *unsymmetrisch* sein kann, moderne Computerprogramme machen es möglich. Zwei deutsche und danach die wichtigsten Patente im Ausland sind erteilt, Anmeldetag in Deutschland: 30. April 1999.

***Aufständigung des Fahrweges ist in Bezug auf Geländeverbrauch für Gründungen und die Anpassung der Trassenführung an die Umgebung am wirtschaftlichsten. Die Fahrwege bilden dabei auch keine ökologischen Trennungen wie Autobahnen, Schienen- und Wasserwege.***

Die sehr gute Qualität eines im Schleuderverfahren hergestellten Unterträgers aus Spannbeton ist unbestritten. Auch die aufgelegten Platten für den eigentlichen Fahrweg entsprechen den heutigen technischen Qualitätsanforderungen. Zu erproben ist allerdings noch die Befestigungstechnik zwischen den Platten und Unterträgern, die zwar schon durchkonstruiert wurde, deren praktische Umsetzung aber im Wesentlichen die Erteilung eines konkreten Auftrags voraussetzt. Ausdrücklich ist auch die im vorigen Absatz beschriebene Gliederung des Fahrwegträgers in die Module Unterträger und Fahrwegplatten als Patentanspruch akzeptiert worden; kurioserweise liegt heute gerade hierin der besondere wirtschaftliche Wert der Patente.

## VII.

Wenn allgemein über die Magnetschnellbahn und besonders den *Transrapid* gesprochen wird, denkt man ganz selbstverständlich an sehr hohe Fahrgeschwindigkeiten, mindestens bis  $500\text{ km/h}$ , wurde dieses schon ausdrücklich hervorgehoben. Liegen sie über ca.  $200\text{ km/h}$ , dann treten die schon angedeuteten Probleme bei der Konstruktion des Fahrweges auf, deren Bewältigung der Grund dafür ist, dass die Entwicklung des Fahrweges noch nicht

zu einer in jeder Hinsicht befriedigenden Lösung geführt hat, die von den Kosten her gesehen auch vertreten werden kann.

Hier nun sollte man fragen, muss auf den *Transrapidstrecken* ausschließlich mit hohen

Geschwindigkeiten gefahren werden? Wenn nein, könnte man dann nicht wenigstens die Streckenbereiche für Regelgeschwindigkeiten unter den bewussten  $200\text{ km/h}$  (die es übrigens auch für die ehemals geplante Strecke Berlin – Hamburg gegeben hätte) so auslegen, dass die bestehenden Vorschriften aus dem Eisenbahn-Oberbau angewendet werden können? Das würde zumindest eine dafür kostengünstigere Bauweise möglich machen.

Für die Flughafenbindung in München war eine Fahrzeit von rund 10 Minuten vorgesehen, erreichbar bei einer Höchstgeschwindigkeit von  $350\text{ km/h}$ . Welchen Fluggast würde es denn wirklich stören, wenn er für eine Fahrt vom Flughafen zum Hbf. München statt 10 Minuten 15 bis 20 Minuten gefahren wäre? Mich jedenfalls nicht. Vielleicht wäre dann der viel preisgünstigere aufgeständerte Fahrweg von der Öffentlichkeit angenommen worden. Auf ihm kann in Schwebetechnik bei, sagen wir  $150\text{ km/h}$  nämlich fast lautlos gefahren werden, im Dunkeln und in angrenzender Bebauung geradezu unbemerkt. Fahrgeräusche und Erschütterungen sind dabei kaum zu spüren. Die kostspieligen Tunnelbauten wären nur auf kurzen Streckenabschnitten nötig gewesen.

München ist ja nun wohl fürs erste passé. Im Ausland aber sind Schwebbahnstrecken im Gespräch, bei denen die höchstmöglichen Geschwindigkeiten aus den verschiedensten Gründen gar nicht unbedingt gewollt sind. Die übrigen anfangs erwähnten Vorteile gegenüber dem Rad/Schiene-Betrieb sind viel wichtiger für die Systemwahl.

#### VIII.

In Südkorea ist übrigens eine Magnetschwebbahn für den innerstädtischen Verkehr bei moderaten Geschwindigkeiten „im Angebot“, die vom Prinzip her der Kemper'schen Idee am nächsten kommt. Wesentliche Unterschiede gegenüber dem heutigen deutschen *Transrapid* sind die Anordnung der Antriebskomponenten (Kurzstatorsystem, Antrieb im Fahrzeug und Stromabnehmer). Das Fahrzeug hängt auch an den Statoren.

***Muss jede Transrapidstrecke stets für Geschwindigkeiten bis ~ 500 km/h ausgelegt werden?***

***Im Ausland sind Schwebbahnstrecken für maximale 200 km/h im Gespräch; die übrigen Vorteile gegenüber einem Rad-/Schienebetrieb sind viel wichtiger.***

Die Aufhängung umfasst aber nicht die Fahrwegplatte, sondern wird durch einen mittigen Schlitz in Fahrtrichtung unter die Fahrwegplatte geführt, wie Kemper es in Abb 6 seines Reichspatents Nr. 707032 „Schwebbahn“ zeigt. Die Seitenlenkung wird über an den Fahrzeugen unten seitlich angebrachte Führungsmagnete realisiert. Das hat den Vorteil, dass die Weichen mechanisch einfacher als beim heutigen *Transrapid* konstruiert sein können, im Patent von Kemper beschrieben und dort gezeigt in Abb. 8.

#### IX.

Will man mit prall gefüllter Brieftasche sich ein Flugzeug bei Airbus kaufen, dann sagt einem sogar der Pförtner in Hamburg oder Toulouse, an wen man sich wenden kann um zu bestellen. Bis heute hat man aber Schwierigkeiten, das System *Transrapid* zu kaufen. Wer nimmt denn überhaupt eine Bestellung entgegen und unterzeichnet verantwortlich und rechtsverbindlich für die Lieferseite den Kaufvertrag?

Offensichtlich fehlt bis heute auf der Herstellerseite eine zentrale Führung für das Produkt *Magnetschwebbahn* mit einem zentralen System-Engineering, die global auftreten kann. Nach dem abgesagten Münchener Projekt hat man Versuche für eine entsprechende Koordinierung unter den bisherigen Subsystemführern Siemens und Thyssen/Krupp offensichtlich aufgegeben, die *Transrapid International GmbH* (TRI) ist inzwischen aufge-

löst. Was nützen da die Interessebekundungen unserer Bundesregierung, wenn diese nach dem bisherigen Desaster nicht dafür sorgt, dass ein Gesamt-Systemführer für das Produkt Magnetschwebbahn gefunden und ermächtigt wird?

Die *European Aeronautic Defence and Space Company* (EADS) zeigt wie es geht, auch international. Schön wäre es ja, wenn man dort auch für das Produkt Magnetschwebbahn Interesse zeigen könnte. Doch obwohl ein *Transrapid* auch fliegt, allerdings nur auf Flughöhe 10 mm, so kann man nicht unbedingt erwarten, dass der Koloss EADS sich ein weiteres Unternehmen „ans Bein“ bindet. Hier ist dringend Aktionsbedarf!

***Eine zentrale Führung für ein Produkt Magnetschwebbahn fehlt bis heute auf deutscher Herstellerseite.***

***Bei wem schließt ein Kunde den Kaufvertrag für ein Gesamtsystem Transrapid ab ?***

Es scheint nicht optimal, wie bisher in Deutschland offiziell vorgesehen, einer bestehenden Eisenbahngesellschaft die Betriebsführung zu übertragen. Sie würde im eigenen Unternehmen eine Konkurrenzsituation schaffen, das kann nicht gut gehen. Es reicht nicht aus, dass beide Systeme spurgebunden betrieben werden. Besser wäre es wohl, eine Fluggesellschaft wie die Lufthansa mit ins Boot zu nehmen. Sie würde von der Bedienung von Kurzstrecken entlastet, dafür bekäme sie Schwebestrecken. Das ist zwar auch nicht dasselbe wie Fliegen, aber die nötige Logistik wäre weitgehend kompatibel, vielleicht besser als bei einem Bahnunternehmen.

***Bleibt uns die Teststrecke im Emsland als weltbekanntes teures Denkmal für die deutsche Unfähigkeit erhalten, deutsche Ingenieurleistungen im eigenen Lande zu verwirklichen ?***

Wird man die *Transrapid*-Versuchsstrecke im Emsland für die genannten 40 Mio. Euro rückbauen oder eine solche Summe doch lieber erst für die letzten noch fehlenden Tests am Fahrweg ausgeben? Sonst darf man vielleicht einmal einen *Transrapid* teuer aus dem Ausland einkaufen. Als ein Fabelwesen, unseren Urenkeln bekannt aus einer „*Transrapid*-Saga“.

Oder ist dieser Aufsatz ein Schwanengesang?

Der Autor ist Bauingenieur und emer. Professor für Angewandte Informatik in Naturwissenschaft und Technik an der Universität Hamburg.

# Norddeutsche Unternehmen wollen Transrapid-Technologie in Deutschland zur Anwendung bringen

## Initiative geht von Rolf Trauernicht aus

Nach einem Bericht der [Nord-West-Zeitung](#) ([1]) fand am am 03.12.2008 in Hamburg ein Treffen von Vertretern namhafter mittelständischer Unternehmen statt. Ziel des Treffens war, die Gründung einer Gesellschaft voranzutreiben, welche die Privatfinanzierung einer Anwendungsstrecke zwischen Deutschland und den Niederlanden ermöglicht. Dies sei auch angesichts des sich abzeichnenden Klimawandels geboten. Die Initiative müsste hierbei eindeutig von Deutschland ausgehen (d.h. nicht von den Niederlanden, wie die Bundesregierung [bisher](#) bekräftigte [2]). Bei dem Treffen anwesend war auch Niedersachsens Wirtschaftsminister Walter Hirche, der das Vorhaben ausdrücklich begrüßte und politisch unterstützen möchte.

Der Initiator des Treffens war [Rolf Trauernicht](#) ([3]), der bereits positive Erfahrungen mit privater Unterstützung von Infrastrukturvorhaben sammeln konnte. Er konnte damals als "Mr. A 31" Finanzmittel für die beschleunigte Planung der Autobahn A 31 von nordwestdeutschen Unternehmen einwerben. Damit war die Autobahn von Leer bis zum Ruhrgebiet bereits im Jahre 2005 durchgängig befahrbar. Der Lückenschluß wäre sonst frühestens 10 Jahre später erfolgt. Auch niederländische Unternehmen unterstützten damals seine Initiative. Herr Trauernicht nahm vor zweieinhalb Jahren als 81jähriger zum ersten Mal in seinem Leben an einer [Demonstration](#) teil ([4]). Deren Ziel war es, die Niederländische Regierung zum Festhalten der Planungen für die Bahnstrecke Amsterdam-Groningen zu bewegen, deren Realisierung in Transrapid-Technologie bevorzugt wird. Anwesend bei dem Treffen war auch Professor Hermann C. Fleßner, der Mitinhaber von mehreren Patenten für den Transrapid-Fahrweg ist, und am 24.11. einen interessanten Vortrag über Entwicklung und Einsatz der Magnetschnellbahn Transrapid im [Gästehaus der Universität Hamburg](#) ([5]) hielt, sowie Dipl.-Ing. Heinz-Werner Schwarz, der ebenfalls als ein namhafter Transrapid-Experte gilt.

Die GFM-eV begrüßt diese Initiative ebenfalls und wünscht ihr viel Erfolg. Sie sieht außerdem noch weiteren Bedarf für Magnetbahnstrecken in Europa. So sollte z.B. die von dem Initiativkreis ins Auge gefaßte Transrapidstrecke Amsterdam – Berlin auf westlicher Seite bereits in Rotterdam beginnen, um Gütertransporte in Luftfrachtcontainern von dort aus zu ermöglichen. Die Nutzung des Transrapid für den Expreßgutverkehr würde außerdem für diese Technologie weitere Entwicklungspotentiale erschließen, den Betrieb einer Magnetbahnstrecke durch ein lukratives zweites Standbein kommerziell absichern und hochwertige Arbeitsplätze auf der Transrapid Versuchsanlage im Emsland erhalten. Auf östlicher Seite setzt sich die GFM-eV dafür ein, die Strecke von Berlin aus nach Warschau sowie über den Paneuropäischen Korridor IV nach Budapest zu führen.

Die Realisierung dieser beiden Streckenverläufe (zumindest ab Amsterdam) unter Verwendung dieser umweltfreundlichen Zukunftstechnologie in absehbarer Zeit wird auch von dem Bahnexperten Dr. Johannes Klühspies empfohlen, da hier noch nichts durch ICE/TGV-Neubaustrecken verbaut worden ist. Anderswo wird man nach seinen Ausführungen wohl noch des längeren "mit diesen Strukturen leben müssen", auch wenn sich dort die Systemfrage mit Ablauf der Lebensdauer der Bahn-Hochgeschwindigkeitstraßen stellen wird, die "wahrscheinlich schon deutlich früher als allgemein erwartet" eintreten könnte.

Die Initiative von Rolf Trauernicht erscheint als ein wichtiger Beitrag, der jetzigen Wirtschaftskrise die Stirn zu bieten. Denn nur die Förderung von [Basisinnovationen](#) – und hierzu gehört die Magnetschwebetechnologie – wird uns aus der sich abzeichnenden wirtschaftlichen Depression heraushelfen ([6]). Packen wir es an!

Michael Dittmer  
© GFM-eV 2008

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] [http://www.nwzonline.de/index\\_regionalausgaben\\_artikel.php?id=1865120](http://www.nwzonline.de/index_regionalausgaben_artikel.php?id=1865120)

[2] <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2005/0930/index.html>

[3] <http://www.tullum.de/>

[4] <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2006/0525/index.html>

[5] <http://www.uni-hamburg.de/services/gaestehaus/>

[6] <http://www.telepolis.de/deutsch/special/eco/6340/1.html>

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2008/1206/index.html>

Hier kommt ein Bericht über die Maglev 2008, die vom 15.12. bis 18.12. in San Diego stattfand. Auch in den USA ist die Rad-Schiene-Lobby mächtig:

"The high-speed system has been kidnapped by state bureaucrats and engineering firms with vested interests in heavy steel-wheel trains, not the low-maintenance, magnetically levitated trains of the future."  
(MICHAEL SIMON, General Atomics'director of commercial development for electromagnetic systems)

Mr. Simon hofft aber auf private Investoren für eine 800-Meilen Strecke in Kalifornien. General Atomics Starthilfen für Flugzeuge mit Linearmotor entwickelt. Außerdem wollen die Gouverneure von Kalifornien und Nevada das Maglev-Projekt vorantreiben  
(abgebildet im 2.Bericht ist der Japanische Maglev mit dem abstoßendem Prinzip).

Michael Dittmer

<http://www3.signonsandiego.com/stories/2008/dec/22/1m22jenkins194958-future-high-tech-transport-withi/#>

HAN  
12.12.2008

# Nichts schwebt mehr

## Transrapid-Teststrecke im Emsland vor dem Aus

Von Elmar Stephan

**Lathen (dpa).** Der Transrapid gilt Befürwortern als das perfekte Verkehrsmittel der Zukunft: Der Superzug hat keine Räder, kann praktisch nicht entgleisen und fährt Spitzengeschwindigkeiten von theoretisch mehr als 500 Kilometern in der Stunde. Dennoch ist die Zukunft dieser Technik in Deutschland Vergangenheit.

Die Hersteller Siemens und ThyssenKrupp wollen voraussichtlich im Sommer die Teststrecke im Emsland stilllegen. Der Zug sei zu Ende entwickelt, hieß es bei einem Spitzengespräch in Hannover. Beobachtern ist klar: Dies ist eine Abkehr von der Technik, die keiner haben will.

Eigentlich war der Transrapid in Deutschland bereits mit dem Aus der geplanten Strecke in München im Frühjahr am Ende. Die in Berlin ansässige Koordinierungsstelle Transrapid International wurde kurz darauf aufgelöst. Das Vorhaben in München war der bislang letzte Versuch, mehr als nur eine Test-



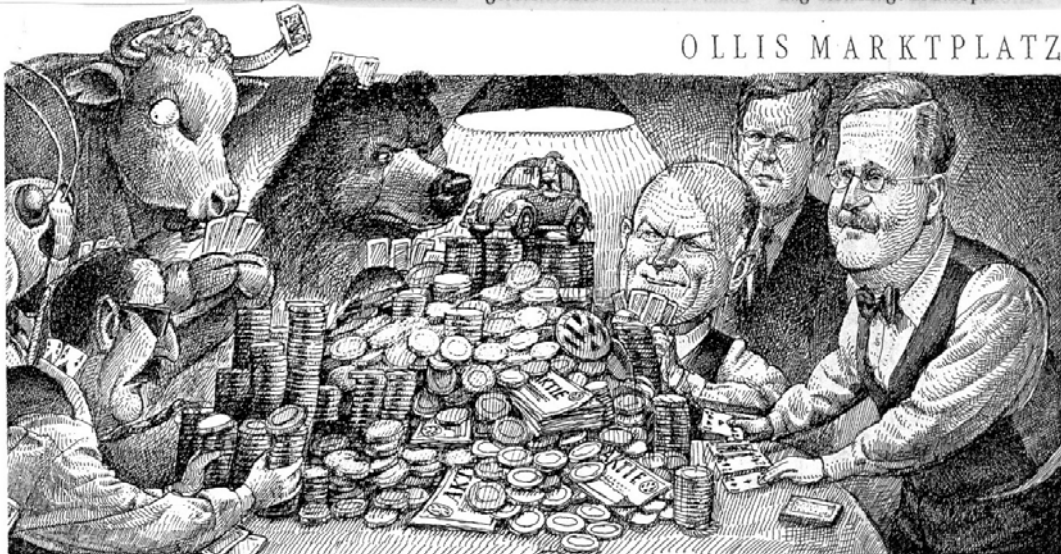
**Der Transrapid im Emsland – Aus im Sommer? Foto: ap**

Einzigiger Vermarktungserfolg für die Hersteller ist bislang die Strecke in Shanghai (China). Dort fährt die in Deutschland entwickelte Technik. Anschlussaufträge sind aber nicht in Sicht. Verhandlungen in den USA, den Niederlanden oder den Vereinigten Arabischen Emiraten verliefen im Sand.

Im emsländischen Lathen zieht seit fast 30 Jahren der Transrapid auf der Teststrecke seine Kreise. Er sei „enttäuscht“ von Siemens und ThyssenKrupp, sagt Bürgermeister Karl-Heinz Weber (CDU) über die absehbare Schließung. Etwa 60 Hightech-Arbeitsplätze hängen an der Testanlage. Bis zum tragischen Unfall im September 2006 mit 23 Toten war der Transrapid auch ein Touristenmagnet im strukturschwachen Emsland. Er habe dennoch Hoffnung, sagt Weber. Wenn sich Siemens und ThyssenKrupp zurückziehen, könnte es Bund und Land vielleicht gelingen, Mittelständler als Partner zu gewinnen. Lathen sei immerhin die einzige Magnetzug-Testanlage in Europa.

strecke in Deutschland zu etablieren. Gescheitert ist es an den zu hohen Kosten. Dieses Schicksal zieht sich wie ein rotes Band durch alle Pläne. Im Vergleich zu konventionellen Eisenbahnstrecken erwiesen sich alle Transrapid-Träume in Deutschland als zu teuer – und das schon lange, bevor überhaupt ein Zug auf die Strecke gesetzt wurde.

FAZ  
1. NOVEMBER 2008 · NR. 256



## KONFUZE SAGT: FAHREN IST SCHWEBEN

# Gut verkauft

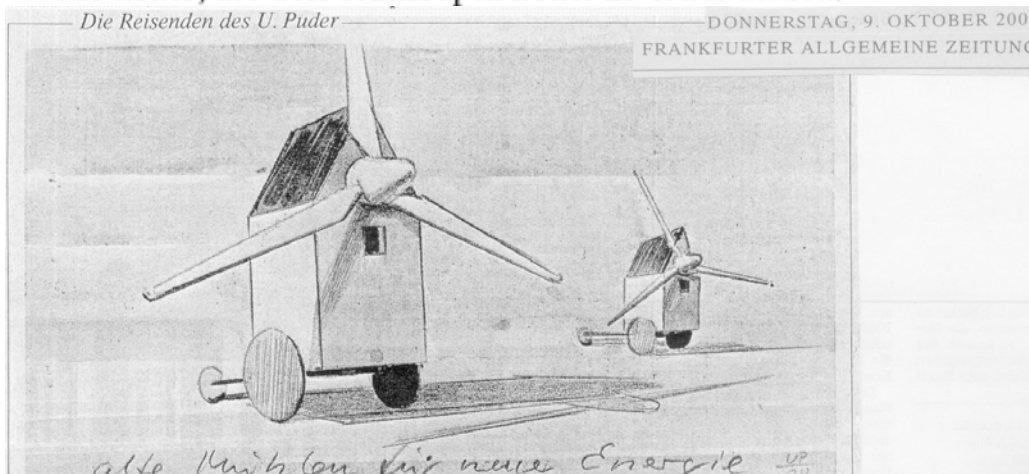
VON KARIN LÜPPEN

Die Aufgabe eines Journalisten ist, zu beschreiben was ist. Die Dinge, die gewesen sind, interessieren ihn nur so weit, wie das eigene Archiv zurückreicht. Die Dinge, die sein werden, gehören überhaupt nicht zu seinem Wirkungskreis, höchstens, wenn es sich um die Terminplanung der nächsten Woche handelt. Diese ehernen Grundsätze wollen wir mal vernachlässigen und weit, weit in die Zukunft und bis nach China blicken.

Bei uns ist Sense für den Transrapid. Zu teuer, zu aufwändig, und es passieren schlimme Unfälle damit. Das gleiche ließe sich ebenso über Straßenbau sagen, aber den kennt man – anders als die Magnetschwebebahn – schon lange. Nun unsere Prophezeiung: Thyssen schließt die Teststrecke im Emsland. Der Konzern wird die Patente an die Chinesen verkaufen, die den Schwebезug in ein paar Jahren in die ganze Welt verticken werden. Wir sehen schon die Eröffnung der Strecke Amsterdam-Groningen-Leer-Hamburg mit viel Tam-Tam und Ching-chang-chong und Lobreden der Leute, die den Transrapid heute zu teuer finden.

Die Reisenden des U. Puder

DONNERSTAG, 9. OKTOBER 2008  
FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG



# Warum wir die Transrapid Versuchsanlage im Emsland brauchen

Angesichts nötiger Anstrengungen, die sich verschlimmernde Wirtschaftskrise zu überwinden, wächst in der Bevölkerung das Unverständnis über bekannt gewordene Planungen, die Transrapid Versuchsanlage ab Ende Juni 2009 zu schließen. Am vergangenen Mittwoch signalisierten die Vertreter der Systemindustrie Herrn Wirtschaftsminister Hirche gegenüber keinerlei Bereitschaft, die Versuchsanlage weiter zu unterstützen. Zahlreiche Stellungnahmen hierzu warnten vor den negativen Folgen.

Dazu schreibt die am 13.12.2008 in der Druckausgabe: "Nun unsere Prophezeiung: Thyssen schließt die Versuchsanlage im Emsland. Der Konzern wird die Patente an die Chinesen verkaufen, die den Schwebезug in ein paar Jahren in die ganze Welt verticken werden. Wir sehen schon die Eröffnung der Strecke Amsterdam – Groningen – Leer – Hamburg mit viel Tam-Tam und Ching-chang-chong und Lobreden der Leute, die den Transrapid heute zu teuer finden."

Der Verein Deutscher Ingenieure e.V. [VDI] nahm hierzu am 11.12.2008 [Stellung](#) ([1]): "Für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Technologiestandortes Deutschland wäre das Aus der Teststrecke im Emsland ein großer Rückschritt. 'Nachdem der Bau einer Referenzstrecke seit mehr als 20 Jahren politisch nicht gewollt ist, muß die Versuchsanlage als Demonstrationsobjekt erhalten bleiben. Sie ist Voraussetzung, um überhaupt Exportchancen offen zu halten. Ansonsten werden die bisher getätigten Investitionen in diese Technologie gänzlich abgeschrieben und wertvolles Know-how aufgegeben', so Wanduch weiter. Wenn Deutschland auf Grund von wieder einmal vorgeschobenen Kostengründen jetzt den Anschluß verliert, wird es erneut von anderen Nationen in einer Zukunftstechnologie abgehängt. Der Transrapid ist eine der bedeutendsten Zukunftstechnologien Deutschlands. Er besitzt gegenüber dem herkömmlichen Rad-Schiene-System erhebliche wirtschaftliche, verkehrspolitische und technische Vorteile, die nun aller Voraussicht nach zukünftig von anderen Ländern weiterentwickelt und kommerziell auch erfolgreich umgesetzt werden."

Der [Kommentar](#) der Neuen OZ ([2]) lautete bereits am 10.12.: "Das Hauptübel liegt darin, daß die Industrie das hochinnovative Projekt fallen läßt wie eine heiße Kartoffel. Über viele Jahre haben sich Firmen wie ThyssenKrupp und Siemens die Entwicklung und Erprobung der Schwebebahn mit Steuergeldern in Milliardenhöhe bezuschussen lassen - aber sich selbst als unfähig erwiesen, das neue System (mit Ausnahme einer Anwendungsstrecke in Schanghai) zu vermarkten. Gewiß hat auch die Hasenfüßigkeit der Politik bei der Durchsetzung von Transrapid-Routen in Deutschland dazu beigetragen, das zukunftssträchtige Verkehrssystem auszubremsen. Aber etwas längerer Atem stünde strategisch operierenden Konzernen angesichts eines sich ständig wandelnden Umfelds - man denke nur an die dramatischen Radprobleme beim ICE - gut zu Gesicht. Doch statt sich den Transrapid mit Hilfe der Teststrecke zumindest als Option fit zu halten, dürfte die Spitzentechnologie nun wohl eher nach China oder sonstwo verschertelt werden. Ein Trauerspiel!"

Nach Ansicht von Prof. Flessner hat die deutsche Transrapid-Technologie weltweit nur dann Chancen, "... wenn die Entwicklung der Technik in Deutschland weitergeht, die Produktion in Deutschland nachhaltig erhalten bleibt und dafür die Transrapid-Versuchsanlage im Emsland TVE weiterhin betrieben wird". Nur wenn auch eine deutsche Anwendungsstrecke gebaut wird, würden Interessenten im Ausland, besonders aber aus dem Nahen Osten darauf vertrauen, daß in weiteren Jahren noch ein Kundenservice und eine Ersatzteilbewirtschaftung für die Systemkomponenten bestehen werden; sie blieben sonst mit Sicherheit bei der Rad-Schiene-Technik", so Flessner.

Nach Aussage von Friedrich Wilhelm Merck steht eine Magnetschnellbahn-Vorplanung für Deutschland und Europa. Außerdem stehen die technischen Spezifikationen für die Neue Technologie bei der Europäischen Union zum Herunterladen im Internet bereit. "Das alte System verabschiedet sich mit dem größten Finanzkrach seit Menschengedenken, der auch noch den Schwarzen Freitag 1929 in den Schatten stellt", so Merck. Geldpolitische Maßnahmen könnten den Zusammenbruch der Wirtschaft nicht abwenden. Rein monetäre Gedankenspiele führten, wenn sie fortgeführt werden, zunächst zur Erschöpfung der letzten Reserven des alten Systems und dann zur Vernichtung der Weltwährungen (Der gegenwärtige Bruchfaktor läge bereits etwa 1 : 1000). Daher geschähe die Rettung der Wirtschaft in Deutschland und Europa geschieht nur über den zeitgerechten Umbau der Wertschöpfungskette. Er fügte hinzu: "Deshalb bauen wir jetzt die Magnetschnellbahn. Wir bauen sie am Ursprung. Wir beginnen jetzt in Lathen. Das sind wir unseren getöteten Freunden schuldig."

Michael Dittmer

© GFM-eV 17.12.2008

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] [http://www.vdi.de/6390.0.html?&no\\_cache=1&tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=46761](http://www.vdi.de/6390.0.html?&no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=46761)



[2] [http://www.presseportal.de/pm/58964/1318391/neue\\_osnabruecker\\_zeitung](http://www.presseportal.de/pm/58964/1318391/neue_osnabruecker_zeitung)

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2008/1217/index.html>

Lathen (ddp-nrd). «Samtgemeinde Lathen - Hier wächst die Zukunft!» Der Slogan, mit dem der etwa 10 000 Einwohner zählende Verbund von sechs Dörfern für sich wirbt, trägt jedoch. Seit kurzem ist so gut wie sicher, dass für die am Rande Lathens gelegene Transrapid-Versuchsstrecke ab Juni 2009 das Aus kommen wird. In der Region im Emsland macht sich Enttäuschung breit. Bürgermeister Karl-Heinz Weber (CDU) wertet die bevorstehende Schließung der Teststrecke als «niederschmetternd». In Lathen gibt es ein beheiztes Freibad, der Friedhof liegt an der Hauptstraße, fast alle Häuser sind aus rotem Klinker gebaut. Der Ort macht einen aufgeräumten Eindruck. Die durchschnittliche Verkehrsgeschwindigkeit beträgt 30 Stundenkilometer. Das Leben findet in Lathen nicht auf der Überholspur statt. Dabei vermeldete der Ort einst Tempo-Weltrekorde. Mit 412,6 Kilometern pro Stunde raste der Transrapid im Dezember 1987 über die Teststrecke in Lathen. Die 31,8 Kilometer lange Magnetschwebebahntrasse war viereinhalb Jahre zuvor, im Juni 1983, in Betrieb genommen worden. Die Technologie war schon in den 30er Jahren von Hermann Kemper erfunden worden, der in Nortrup, etwa 50 Kilometer von Lathen entfernt, geboren wurde. Damals galt die elektromagnetische Schwebebahn als Technologie der Zukunft, die es ermöglichen sollte, die Strecke zwischen Berlin und Hamburg in nur 15 Minuten zu bewältigen. Ganz so schnell hätte es der Transrapid dann doch nicht geschafft. Bahnchef Hartmut Mehdorn hatte das Interesse an dem Projekt schließlich verloren, weil ein ICE zwischen Berlin und Hamburg nur 20 Minuten mehr benötigt, als in der Praxis ein Transrapid auf der Strecke. «Und dass man dafür zwölf Milliarden Mark ausgeben muss, das will uns nicht so richtig in den Kopf», ließ er demzufolge verlauten. In Lathen meint man denn auch, die Schuldigen für das Scheitern der Transrapidpläne zu kennen. Rentner Rudolf Fischer, der mit seiner Frau beim Bäcker sitzt und sich eine Tasse Kaffee und ein Stück Kuchen gönnt, zitiert einen Satz, den er vor 15 Jahren von einem Thyssen-Ingenieur gehört hat: «So lange die Bahn beim Transrapid mitmischt, wird das nichts.» Er glaube einfach, dass der Transrapid politisch nicht gewollt sei, sagt Fischer. Derweil bringt die Bäckerfrau eine Waffel und schaltet sich in das Gespräch ein. Wenn der Transrapid nicht mehr fahre, «dann ist in Lathen nichts mehr los», sagt sie. Ihr Nachbar arbeite an der von Siemens und ThyssenKruppbetriebenen Teststrecke. Mittlerweile sei der schon auf der Suche nach einem neuen Job, erzählt sie. Ihr Resümee auf die Lathener Transrapid-Ära klingt niederschmetternd: «Es war alles umsonst.» So lang wie die Versuchsstrecke in Lathen ist auch der Weg vom Flughafen ins Finanzzentrum der chinesischen Stadt Schanghai. Dort befindet sich die weltweit einzige Strecke, auf der der Transrapid im Alltagsbetrieb eingesetzt wird. Den ehemaligen chinesischen Ministerpräsidenten Zhu Rongji hatte Bürgermeister Weber einst in Lathen begrüßt, ebenso drei Bundeskanzler und andere Staatsgäste. Jetzt ist Weber wie viele Lathener einfach nur enttäuscht. Es sei kaltschnäuzig, wie die sogenannte Hochindustrie das Projekt fallen lasse, sagt er. Natürlich sei die Stimmung in Lathen und den anderen Gemeinden nicht durchweg schlecht. Immerhin sei ein Ende absehbar gewesen. Doch habe er gehofft, dass in Lathen ein Schulungszentrum entstehen werde. Von der Schließung jedenfalls seien 60 Mitarbeiter der Versuchsstrecke unmittelbar betroffen. Sorge um die wirtschaftliche Entwicklung im Emsland und den Technologiestandort Deutschland treibe ihn schon um. Für seine Gemeinde jedenfalls sei der Transrapid «ein Segen» gewesen, sagt Weber. Einen tragischen Einschnitt bildete das Transrapidunglück, bei dem im September 2006 23 Menschen starben, als eine Magnetschwebebahn mit Tempo 170 auf einen Werkstattwagen auffuhr. Bis dahin waren jährlich um die 50 000 Touristen nach Lathen gekommen, um die Magnetschwebebahn-technologie kennenzulernen. Die blieben künftig weg, sagt Weber. In einem Leserbrief an eine Zeitung forderte er jüngst die Politik zum Umdenken auf, damit der Transrapid erhalten bleibe. Eckhard Lammers von der Industrie- und Handelskammer (IHK) Osnabrück-Emsland beziffert die jährlichen Betriebskosten der Versuchsstrecke auf 14 bis 15 Millionen Euro. Ein großer Teil davon sei in der Region geblieben, sagt er. Dass nun im Juni 2009 nach 26 Jahren Schluss sein soll, nennt er «bedauerlich». Hier sei einfach «nicht in die Zukunft gedacht» worden. Lammers nennt andere Beispiele, wo in Deutschland erdachte und erprobte Technologie zunächst ins Ausland abwanderte und dann später nach Deutschland verkauft wurde. Schon deshalb, ist er überzeugt, dürfte die voraussichtliche Schließung «ein Fehler» sein. (ddp)

Herr  
Harald Naglatzki  
Regierungsstr. 46  
99084 Erfurt

**hartaberfair®**

 Durchwahl 9163  
 Durchwahl 8539

Datum 17.12.2008

**Westdeutscher  
Rundfunk Köln**  
Anstalt des  
öffentlichen Rechts

Sehr geehrter Herr Naglatzki,

vielen Dank für Ihr Schreiben an den Moderator von „hart aber fair“ und Ihr Interesse an unseren Themen. Herr Plasberg hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Zunächst möchten wir uns entschuldigen, dass Sie erst jetzt von uns hören. Leider ist es uns aufgrund der großen Resonanz nicht immer möglich, alle eingehenden Mails, Faxe und Briefe zeitnah zu beantworten.

Die Ideen der Zuschauer, ihre Vorschläge und Anregungen, sind ein unverzichtbarer Bestandteil unserer journalistischen Arbeit und deswegen hoch willkommen. In diesem Zusammenhang kommen Ihren Gedanken zum Thema „Ausgebremste Zukunftstechnologien“ große Bedeutung zu. Die jüngsten Diskussionen unter dem Motto „Wirtschaft - Umweltschutz“ haben auch unsere Aufmerksamkeit hervorgerufen. Natürlich können wir nicht immer einen Film, eine Sendung oder Reportage aus den Ideen machen, tatsächlich finden aber viele Anregungen der Zuschauer Eingang in die redaktionelle Vorbereitung von „hart aber fair“.

Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir Ihnen zum jetzigen Zeitpunkt noch keinen Termin nennen können. Entsprechende Informationen entnehmen Sie bitte der Tagespresse bzw. dem aktuellen ARD-Videotextangebot oder dem Internet ([www.hartaberfair.de](http://www.hartaberfair.de)). Hier können Sie auch den "hart aber fair"-Newsletter abonnieren.

Wir wünschen Ihnen frohe Festtage und würden uns freuen, wenn Sie uns als Zuschauer auch weiterhin begleiten. Die erste Sendung im Neuen Jahr wird am 7. Januar 2009 ausgestrahlt.

Mit freundlichen Grüßen



Stefan Wirtz  
WDR – Redaktionsleiter  
„hart aber fair“

Appellhofplatz 1  
50667 Köln  
Postanschrift  
50600 Köln  
Tel 0221 220-0  
Fax 0221 220-4800  
[www.wdr.de](http://www.wdr.de)

WestLB AG Düsseldorf  
BLZ 300 500 00  
Konto 90068  
IBAN

DE39 3005 0000 0000 0900 68  
BIC/Swift WELADED

WGZ Bank AG Düsseldorf  
BLZ 300 600 10  
Konto 323408  
IBAN  
DE92 3006 0010 0000 3234 08  
BIC/Swift GENODEDD

Gesetzlicher Vertreter des Westdeutschen Rundfunks Köln ist die/der Intendant(in). Der Westdeutsche Rundfunk Köln kann auch von zwei vom Intendanten bevollmächtigten Personen vertreten werden. Auskünfte über den Umfang der Vollmachten erteilt die/der Justiziar(in) des Westdeutschen Rundfunks Köln.

## **Einspruch zum Vorhaben**

### **“Rückbau der Transrapid-Versuchsanlage Emsland [TVE]”**

Die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. erhebt gegen den Rückbau der Transrapid-Versuchsanlage Emsland [TVE]

#### **Einspruch.**

Wir, die Mitglieder des gemeinnützigen Vereins GFM fordern und beantragen den Erhalt der Transrapid-Versuchsanlage im Emsland.

#### **Begründung:**

Diese Anlage wurde mittels Steuergeldern finanziert und hat daher als Anlage zur Erprobung öffentlicher Verkehrsmittel auch künftig dem Gemeinwohl zu dienen. Die völkerverbindende Magnetbahntechnologie dient dem Zusammenwachsen und der künftigen Sozialisierung Europas.

Aus vorgenannten Gründen unterliegen die TVE, das gesamte Wissenspotential und alle Patente in besonderer Weise dem Artikel 14 Absatz 2 des Grundgesetzes. Das Ergebnis jahrelanger Forschung dient dem Fortschritt und der Weiterentwicklung von öffentlichen Hochgeschwindigkeits-Verkehrsträgern.

Ein Abriß dieser Anlage hätte zur Folge, daß zukünftige Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sich, ohne neuzeitliche technologische Fortentwicklung im Inland, zu Lasten des Steuerzahlers entscheidend verteuern würden und der Europäischen Union die vertraglichen Vorteile einer kostengünstigeren Verkehrsinfrastruktur vorenthalten bleiben.

Dies widerspricht sowohl dem Recht der Europäischen Union (Artikel 6, Artikel 154 Absatz 1 und Absatz 2 Satz 2, Artikel 157 Absatz 1 und Absatz 3 Satz 1 EG-Vertrag) als auch den Verfassungsgrundsätzen der Bundesrepublik Deutschland (Artikel 20 a, Artikel 109 Absatz 2, Absatz 4 und Absatz 5 Satz 1 des Grundgesetzes [GG]).

Aus ökonomischen und ökologischen Gründen kann das Segment Hochgeschwindigkeit im Personen- und Expresverkehr gegenwärtig nicht kostengünstiger, umweltfreundlicher und effizienter als mit der Magnetbahn gestaltet werden.

Ein “Rückbau” der Versuchsanlage ist daher nicht vereinbar mit der Verpflichtung der Regierung nach Artikel 14 Absatz 2 des Grundgesetzes sowie der Verpflichtung aus dem geleisteten Amtseid (Artikel 64 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 56 GG), mit dem öffentlichen Vermögen in besonderer Weise dem Wohle des Volkes und der Allgemeinheit zu dienen. Hinsichtlich der durch Steuergelder geförderten Produktionsmittel, die zur Magnetbahntechnologie gehören, wird bei Gefahr der Veräußerung dieser Technologie an Drittländer auf Artikel 15 GG verwiesen; denn hier werden in diesem Falle unverdienterweise Erlöse eingefahren, die nicht der Systemindustrie gehören, sondern dem Bürger und Steuerzahler der Bundesrepublik Deutschland..

Aus den gleichen Gründen fordern wir Sie auf, die Anwendung der Magnetschnellbahntechnologie in Deutschland und Europa jetzt zuzulassen und sie politisch zu fördern.

Der Transrapid ergänzt auf ökologisch brillante Weise den Geschwindigkeitsbereich zwischen 200 und 550 km/h und stellt dabei eine kostensparende Verbesserung zum ICE und die ökologische Alternative für Inlandflüge dar. Seine Integration in die Verkehrsinfrastrukturplanungen ist daher ökologisch und ökonomisch unverzichtbar.

Bis zur Inbetriebnahme der ersten Verkehrsstrecke dient die Versuchsanlage im Emsland der Erfahrbarkeit dieser technischen Innovation für den Bürger, der Weiterentwicklung der Fahrzeug- und Fahrwegkomponenten sowie einer weiteren Minimierung von Schallimmissionen sowie der Verbesserung der Fahrweggestaltung, aktuell der Verbesserung der Ästhetik und der weiteren Steigerung der Baukosteneffizienz.

In Zusammenarbeit mit der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie birgt die Magnetschwebetechnologie das Weiterentwicklungspotential für weltweite Logistik und europäische Raumfahrt. Die Weiterentwicklungen müssen selbstverständlich Tests und einem Zulassungsverfahren auf der TVE unterworfen werden.

Für das Primärprojekt nach Berlin via Leer – Oldenburg i.O. – Bremen – Hamburg – Schwerin – Parchim ist die TVE das "geborene" Wartungszentrum. Andernfalls wäre nur mit erheblichem Zeitverlust, planungstechnischem und finanziellem Mehraufwand das in der Koalitionsvereinbarung festgeschriebene Erstprojekt zu verwirklichen.

Allen Mitarbeitern und Ingenieuren kann ein Zeichen gesetzt werden, daß es sich in Deutschland lohnt, neue Technologien zu erkunden, zu entwickeln und sich für die Mehrung von Wohlstand und Fortschritt einzusetzen. Dies ist auch ein wichtiger Beitrag zur Sicherung des Ingenieurwachstums und für die Überwindung der Technikverdrossenheit bei den Jugendlichen.

Es gilt zu bedenken: Wir besitzen kaum Bodenschätze, wohl aber Erfindergeist und Schaffenskraft.

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: harald.naglatzki@web.de

Gesendet: 15.01.09 23:14:58

An: kontraste@rbb-online.de

Betreff: Transrapid-Versuchsanlage im Emsland

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihr Beitrag über den Streit, wer denn wohl die Abrißkosten zu tragen hat, suggeriert dem Zuschauer die Notwendigkeit

des Abrisses der Anlage.

Wer verfügt denn über einen Abriß der Anlage?

Ist allein der Umstand einer noch nicht erstellten Anwendungsstrecke in Deutschland das ausschlaggebende Kriterium?

Wer behauptet denn, der Bau einer Anwendungsstrecke sei zu teuer?

Mein Alternativ-Vorschlag wäre:

vorrübergehende Einstellung der Forschungsaufgaben und gleichzeitige Genehmigungserteilung zur Wiederaufnahme des Besucherverkehres

Dann würden die Betriebskosten der Anlage minimiert und die Abrißkosten in Höhe von ca. 40 Mio.€ vom Steuerzahler könnten weitere mind. 5 Jahre dem Steuerzahler zur Weiterbildung in Sachen magnetgeführtes Transportsystem dienen. Denn bis heute sind durch die Medien und durch das Bundesverkehrsministerium nur Halbwahrheiten über die Gründe des gescheiterten Baues einer Anwendungsstrecke verbreitet worden!

Ich bitte deshalb um eine Folgesendung unter dem vielleicht möglichen Titel:

"Ausgebremste Zukunftstechnologien - vertane Chancen für den Wirtschaftsstandort Deutschland"  
(hierzu zählt auch Cargolifter)

"Mit dem Magnetschnellbahnsystem Transrapid ist in Deutschland die Entwicklung des innovativsten spurgebunden

Verkehrssystem gelungen. Nach rund 30 jähriger Forschungs- und Entwicklungsarbeit steht ein High-Tech-Produkt

zur Verfügung, das die Potenziale besitzt, den Hochgeschwindigkeitsverkehr zu revolutionieren."

So gelesen in: Transrapid und Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitsbahn

Ein gesamtheitlicher Systemvergleich erschienen im Springer-Verlag 2008

Kapitel 9 Zusammenfassung

Weiterhin untermauert folgende Publikation die Notwendigkeit einer Anwendungsstrecke:

Zukunftsaspekte europäischer Mobilität

Perspektiven und Grenzen einer Innovation von Magnetschnellbahntechnologien

erschieden im ksv-verlag 2008

Also frei nach Hr.Obama: ja wir können! Wir können mit Zukunftstechnologien die Wirtschaft in unserer heutigen Situation stärken und die Exportchancen wieder erhöhen!

Machen Sie mit? Sie könnten dafür einen entscheidenden Beitrag leisten, finden Sie nicht auch?

Hochachtungsvoll H.Naglatzki

Von: <Friedrich\_Wilhelm\_Merck@t-online.de>

An: <kontraste@rbb-online.de>

Betreff: Transrapid-Versuchsanlage Emsland TVE - Ihre Sendung heute abend

Datum: 15. Jan 2009 21:11

Sehr geehrte Frau Böschen,

anbei sende ich Ihnen das Einspruchsschreiben der gemeinnützigen Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. zur Verwendung in Ihrer heutigen Sendung.

Wir werden dem "Rückbau" der TVE mit allen zur verfügbaren gerichtlichen und außergerichtlichen Mitteln entgegentreten.

Gleichzeitig darf ich Ihnen mitteilen, daß die EuroRapid GmbH die Gründung einer Magnetbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft als Kommanditgesellschaft auf Aktien vorbereitet und dazu bereits bei der Deutschen Bank AG eine Kontoverbindung einrichtet. Projekt ist zunächst der zweispurige Ausbau der TVE Lathen und sodann der Weiterbau der Linie über Leer (Ostfriesland) - Oldenburg i.O. - Bremen - Hamburg (inkl. Flughafen) - Schwerin - Parchim - Berlin - Flughafen BBI.

Die Linie ist in ihrer Gesamtheit durchgerechnet und trägt ihre Betriebs- und Instandhaltungskosten selbst.

Die Baukosten werden durch die durch die Investition erzielbaren Steuermehreinnahmen zu mehr als 170 % gedeckt - während der ersten Großen Koalition in Bonn hatten die Minister Franz-Josef Strauß und

Karl Schiller mit einem vergleichbaren volkswirtschaftlichen Ansatz die Rezession gestoppt.

Die Interessenbekundungen für die Magnetschnellbahn kommen inzwischen aus mehreren Ländern Europas. Die Europäische Union stellt die technischen Spezifikationen für den Magnetschnellbahnbau ("Eisenbahn, Neue Technologie") inzwischen im Internet zum Herunterladen bereit - Brüssel wartet nur noch auf Deutschland und den Antrag der Bundeskanzlerin, wie mir aus der Generaldirektion Energie und Verkehr, Abteilung Transeuropäische Netze mitgeteilt wurde.

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Wilhelm Merck

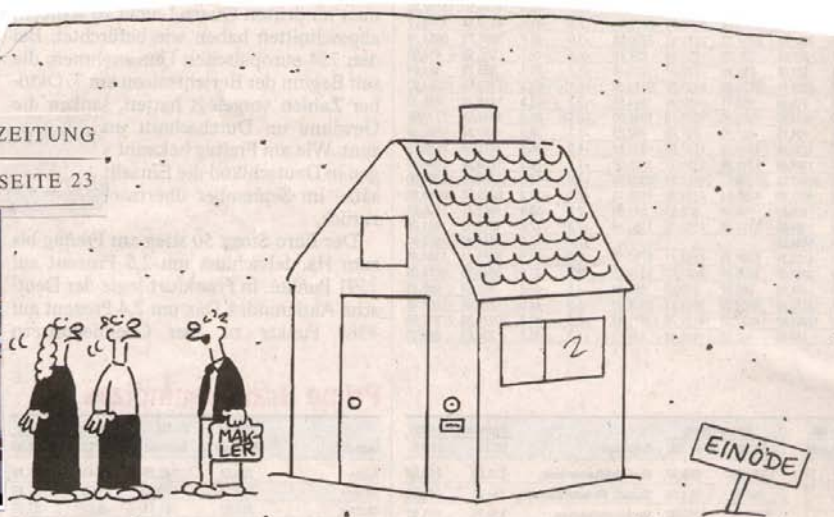
- GFM-Vorsitzender -

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

1. NOVEMBER 2008 · NR. 256 · SEITE 23



IABG  
Einsteinstraße 20  
85521 Ottobrunn  
Telefon +49 89 6088-2030  
Fax +49 89 6088-4000  
info@iabg.de  
www.iabg.de



*„Und bedenken Sie die Wertsteigerung, wenn hier erstmal eine Großstadt drum herum gebaut wird, der TR 10 kommt.“*

**From:** [Zentrale Fagema](#)

**To:** [kontraste@rbb-online.de](mailto:kontraste@rbb-online.de)

**Sent:** Thursday, January 22, 2009 3:53 PM

**Subject:** Fw: Zur Weiterleitung an Herrn Jahn

**Sehr geehrter Herr Jahn,**

seit Tagen habe ich vergeblich versucht, Ihre Moderatorin Frau Böschen zur Sendung Kontraste am 15.01.2009 zu erreichen. Auf Nachfrage in Ihrer Telefonzentrale verwies man mich an Sie und ich nehme aus aktuellstem Anlaß den Kontakt mit folgender Frage an Sie auf:

Am 20.01.2009 berichtete Die Welt: Zitat: *das deutsche Transrapidkonsortium ThyssenKrupp und Siemens will Chinas Wunsch nach mehr Technologietransfer nachkommen, hieß es aus Shanghai. Nach dem Ende der Münchener Transrapidpläne und dem für Sommer 2009 beschlossenen Abbau der Versuchsstrecke im Emsland sei ThyssenKrupp bereit, auch Kerntechnologien des Schwebezuges weiterzugeben. Eine Delegation der Betreibergesellschaft Shanghai-Maglev werde dazu ein Memorandum beim Berlin-Besuch von Premier Wen Jiabao am 29. Januar unterzeichnen.*

Ich bin der Meinung, daß es hier einen Aufschrei auch der öffentlichen Medien bedarf, zu verhindern, daß Zukunftstechnologien zum Nachteil unserer nachfolgenden Generationen außer Landes gegeben werden. Wollen wir weiterhin das Land der Ideen bleiben, dürfen solche Vorhaben und Projekte, zumal sie uns allen Steuerzahlern und damit allen Bürgern gehören (1,4 Mrd. € bisher aus Steuermitteln) nicht preisgegeben werden.

Nach Artikel 15 GG im Zusammenhang mit Artikel 14 GG, Absatz 3, Satz 3 und 4 dürfte sich eine solche Preisgabe von Eigentum des Bürgers schon selbst verbieten.

Hier ist von Journalisten und Medienberichterstattem zu fordern, sich im Auftrage und im Sinne der Wahrnehmung der strategischen Interessen unseres Landes den Bestrebungen der Gewinnmaximierung der Systemindustrie entschieden entgegen zu stemmen. Von der Politik erwarten wir, daß nun endlich ein Bekenntnis zu zukunftssträchtigen innovativen Infrastrukturmaßnahmen nicht nur verbal erfolgt, sondern daß man sich dazu durchringt zu deklamieren, daß *Investitionen in Arbeit jedes Konjunkturprogramm nachhaltig befördern* und unser Land zu neuem Aufschwung und Wohlstand bringen.

Ich erwarte also auch von Ihnen, sehr geehrter Herr Jahn um entsprechende öffentliche Signale. Für Unterstützung und Lieferung von Sachargumenten stehe ich Ihnen zur Verfügung.

In Erwartung Ihrer Antwort verbleibe ich mit freundlichen Grüßen  
Lothar Albrecht

**"Neue Millionen für das Milliardengrab"**

**Sehr geehrte Frau Böschen,**

mit großer Aufmerksamkeit werde ich Ihre Moderation in Kontraste zum heutigen o.g. Thema Transrapid anschauen und hoffe, daß die Objektivität in Ihrer Moderation dabei nicht auf der Strecke bleibt.

Wenn die Systemindustrie sagt, daß die Test- und Versuchsergebnisse zum 30. Juni 2009 abgeschlossen sein werden und weiterer Testbetrieb nicht notwendig sein wird, so hat sie für den TR 09 Recht. Der TR 09, der sich jetzt auf der TVE-Lathen befindet, zielt in seiner Anwendung auf das Magnetschnellbahn-Projekt München ab.

Will man jedoch eine Zukunftstechnologie erhalten, die unsere Zukunftsfähigkeit als führende Industrienation unter Beweis zu stellen hat, ist im Hinblick auf Anwendungen der Magnetschwebetechnologie im europäischen Rahmen ein Weiterberieb der Anlage im Emsland unverzichtbar und ein Rückbau stünde überhaupt nicht zur Diskussion.

Es sollte vielmehr hinterfragt werden, weshalb der Transrapid bisher in unserem Lande nicht realisiert werden konnte, wo die Blockierer zu suchen sind und welches Potential hier für Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung leichtfertig verspielt wird. Zu vielen dieser Fragen habe ich eine Antwort. Wie es z.B. zum AUS für das MSB-Projekt München kam, habe ich in einem Analyse-Versuch dargestellt, welchen ich Ihnen in der Anlage gern zur Verfügung stelle. Alle bisherigen Projekte sind in der Regel immer weit über den angesetzten Baukosten abgerechnet worden. Beispiele hierfür erfahren wir jeden Tag neu.

In kaum einer Berichterstattung in Wort und Schrift ist von Journalisten in der Presse oder der Medienberichterstattung eine objektive volkswirtschaftliche Öffentlichkeitsarbeit versucht worden. Zum Einen liegt es an der Komplexität volkswirtschaftliche Zusammenhänge einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen, zum Anderen ist eine populistische Anti-Position viel leichter an den Mann oder die Frau zu bringen.

Sehr geehrte Frau Böschen, wir sollten gerade in einer so schwierigen globalen Unsicherheit, wie wir sie täglich aus den Nachrichten erfahren, gemeinsam alles tun, um nicht Ängste bei den Menschen zu schüren, sondern Ihnen statt dessen Zuversicht und Vertrauen in die Zukunft geben.

Unser Land braucht zukunftsorientierte Menschen, damit wir weiterhin das Land der Ideen sein können, indem wir unsere nachwachsenden Generationen für Zukunftstechnologien begeistern.

**Lothar Albrecht, GF**

Elektromaschinenbauermeister

"Neue Millionen für das Milliardengrab" - Ihr Kontraste-Bericht vom 15.01.2008

Sehr geehrte Frau Böschen,

ich bin ebenfalls nicht damit einverstanden, daß der Bund 40 Mio. Euro für den Abriß der Transrapid-Versuchsanlage ausgibt - weil ich dagegen bin, daß sie überhaupt abgerissen wird.

Sie wird noch für die Weiterentwicklung und Vermarktung der Technologie gebraucht. Letztere steht erst am Anfang ihrer Entwicklung - im Gegensatz zu der konventionellen Bahntechnik, die an ihre Grenzen stößt. So gibt es z.B. noch neue Fahrwegstypen aus mittelständischen Unternehmen, die noch gar nicht getestet wurden und für kostengünstige Magnetbahnstrecken führen können. Außerdem herrscht noch Bedarf für die Entwicklung güterverkehrstauglicher Magnetschnellbahnen. Und im Rahmen der Wirtschaftskrise ist es geboten, Konjunkturprogramme aufzulegen, in der nicht nur etablierte Technik gefördert wird, sondern auch Innovationen, um gestärkt aus der Krise hervorzugehen.

Wenn Sie die Planungen für die Magnetbahnstrecken in Deutschland in der Vergangenheit als "Sandkastenspiele" bezeichnen, ist das oberflächlich recherchiert. Es ist zwar richtig, daß es bisher nicht gelungen ist, eine kommerzielle Magnetbahnstrecke in Deutschland zu realisieren. Der Grund hier ist aber, daß es erhebliche Marktwiderstände gegen diese Innovation gibt - man kann sogar von einer Marktblockade oder ein Marktversagen sprechen.

Dies ist eine Geschichte halbherziger bis ignoranter Politik, die vor über 20 Jahren das Angebot einer kompletten Privatfinanzierung einer Magnetbahnstrecke über Köln, Frankfurt Stuttgart zugunsten ihres Lieblingsspielzeugs ICE ausschlug - mit teuren Nebenwirkungen. Die ICE-Neubaustrecke Köln-Frankfurt wurde so eklatant teuer, daß dieses Milliardengrab aus den Erlösen aller ICE-Fahrten in Deutschland über ihre Lebenszeit nicht mehr refinanziert werden kann. Bei dem für die Stuttgarter Innenstadt folgenschweren Projekt "Stuttgart 21" werden diese Fehler wiederholt.

Da gibt es den Noch-Monopolisten Deutsche Bundesbahn bzw. DB AG, deren langer Arm weit in die Politik reicht, den Transrapid als Konkurrenz anstatt als Bereicherung betrachtet und ihn so lange wie möglich verhindern möchte. So kam es mehrfach zu Verschleppungen, Aufbauen von Fallstricken und schließlich ein "Totlaufen" der Planungen, mit vermeintlichen Totschlag-Argumenten im letzten Moment. Kostenschätzungen für den Bau und Betrieb von ICE-Strecken werden hingegen systematisch schön gerechnet und Kostensteigerungen - anders als beim Transrapid - als gottgegeben angesehen und akzeptiert. Dagegen erweist sich der Betrieb des achsengeplagten ICE wegen der aufwendigen Instandhaltung als zu teuer im Vergleich zum berührungsfrei schwebenden Transrapid.

Da gibt es auch die Bahnindustrie, die an einem Oligopolmarkt partizipiert, d.h. von gegenseitigen Absprachen gekennzeichnet ist. Diese setzt auf die konventionelle Technik, weil sie lieber zu Lasten des Steuerzahlers und der Fahrgäste am Wartungs- und Verschleißkompensationsgeschäft verdienen möchte. Letztendlich wird sie eines Tages vor einer ähnlichen Situation stehen, wie die deutsche Autoindustrie, die angesichts ihrer satten Gewinne es nicht als erforderlich ansah, auf Hybrid-Technologie zu setzen und schließlich von Toyota eiskalt erwischt wurde.

Vielleicht schon bald wird sich die Erkenntnis allgemein durchsetzen, daß die betriebswirtschaftliche Rentabilität des ICE in der Regel nicht erreichbar ist, wenn dessen Betriebserlöse neben dem Personal für den Betrieb auch die Instandhaltungskosten für Infrastruktur und Fahrzeuge finanzieren müssen. Doch ob wir dann noch im Besitz der neuen Technologie sind, ist nicht klar.

Mit dieser Last wird spätestens die nachfolgende Generation leben müssen, wenn wir die aus 1,4 Mrd. Euro geförderte Entwicklungsleistung an die Chinesen fast verschenken und für die Modernisierung des maroden Schienennetzes noch Lizenzgebühren für den Einsatz unserer Erfindungen zahlen müssen. Die jetzigen Entscheidungsträger werden dann satte Pensionen bekommen.

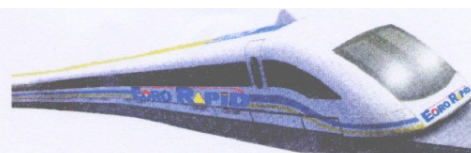
Mit freundlichen Grüßen

Michael Dittmer

## Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.

Stellv. Vorsitzender: Michael Dittmer / Düvelsbeker Weg 14 / 24105 Kiel  
§ 0431 338099 / e-Mail: mdittmer@pro-transrapid.org  
<http://www.pro-transrapid.org/>

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



*Umweltbewußt in die Zukunft -  
Wirtschaftlichkeit für Europa*

Herrn  
Jörg-Uwe Hahn  
Weitzesweg 2a  
61118 Bad Vilbel

Kiel, den 19.01.2009

### Glückwünsche zum Wahlsieg

Sehr geehrter Herr Hahn,  
herzlichen Glückwunsch zu Ihrem überwältigenden Erfolg bei der gestrigen Landtagswahl in Hessen! Dies war ein guter Tag für die Menschen in Ihrem Bundesland, die nun wirtschaftlich günstigere Perspektiven erwarten können.

Vor fast genau einem Jahr schrieb mir Ihre Referentin, Frau Franz-Stöcker, daß Ihre Partei „voll und ganz hinter der Magnetschwebetechnik“ steht und sich für die Strecke zwischen den Flughäfen Frankfurt und Hahn eingesetzt hat. Nach dem Aus für den Transrapid in München im März 2008 haben Sie die Forderung nach dem Bau dieser Transrapid-Strecke bekräftigt.

Deshalb freuen wir uns über Ihren Erfolg bei der Landtagswahl in Hessen ganz besonders!

Wir hoffen, daß Sie bei den Koalitionsverhandlungen mit der CDU vereinbaren, eine entsprechende Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, die auch eine Verlängerung der Strecke nach Brüssel und/oder Luxemburg mit entsprechenden EU-Förderungsmöglichkeiten sowie alternative Finanzierungs- und Betreibermodelle untersucht.

Dies wäre – wahrscheinlich auch in Ihren Augen – eine gute Perspektive für die Mitarbeiter von ThyssenKrupp Transrapid in Kassel und eine Möglichkeit, den – laut eines heute veröffentlichten Berichts der „Welt“ – kurz bevorstehenden Ausverkauf dieser „grünen“ Hoch-Technologie an die Chinesen doch noch abzuwenden. Die Initiative der Bundeskanzlerin für Bildung und Forschung im Rahmen des Konjunkturpakets würde um den Aspekt der Umsetzung des bereits erforschten und dessen Kommerzialisierung zwingend ergänzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Dittmer



R. Gellekum

Von: R. Gellekum [rgellekum@consult-t-online.de]
Gesendet: Donnerstag, 22. Januar 2009 12:06
An: michael.schulz@diegrauen.de
Cc: Weise; Edgar Niklaus; Emil Schowanek UA; Friedrich\_Wilhelm\_Merck@T-Online.de; Gudrun Wittwer; Rindfleisch, Hans-Jürgen; Naglatski, Harald; Hartmut Schwarz; Dr. Huitsch; KdLanger@gmx.de; Klaus Meißner; Klaus-Dieter Engelhardt; Klaus Viezensv/Kappa; KlausRudolf@gmx.de; krista.ja4ptner; Schröter, Marlies; Martin Proseke; Michael Dittmer; Manfred Lungershausen; Gellekum, Robert; Rolf Steidel; Transrapid-Mailingliste; Ulrich Nossol; Werner Withus; Wilfried.Lorenz@bahn.de; Rumpel, Wulf; Zentrale Fagema; info@edb-bahntechnik.de; prof.sander@web.de; Rainer Steidel; Dr. Bernd Neumann
Betreff: WG: EUROPARL: BXXrgeranfragen: Bezeichnung der Anfrage

Lieber Michael, (sehr geehrte Damen und Herren, ihr Lieben alle),

am 22. Januar 2009 schickt Dir - so er denn Grüße versenden könnte - der TR09 (Transrapid 09) auf dem TVE (Transrapid Versuchszentrum Emsland) in D-49762 Lathen Neujahrsgrüße.

Nur noch 130 Tage dieses Jahres 2009 bleiben ihm, dem TR09, dann wird der Schweb- und Fahrstrom für immer abgeschaltet. Ein gestrandeter Wal, der auch keine Räder hat, sieht ähnlich und kümmerlich aus wie dann der TR09. Welches Museum interessiert sich für ein Monument deutscher Produktion, einer Ballung an Ergebnissen von Ingenieurwissenschaften.

Zurückbleibt mit dem TVE im deutschen Emsland eine weitere Industrieruine, dem Vernehmen nach 4 Besitzern gehörend, evtl. mit dem Namen: NN-Desaster Area.

NN steht für den Namen, dessen Träger, verantwortlich ist für das "AUS" einer Magnetbahntechnik "Made in Germany". Ob jemand aus dem Kreis der europäischen Parlamentarier weiß um die sicherlich demnächst zu erwartenden zukunftsorientierten gigantischen Projekte der Magnetbahn im System spurgeführter Bahnen?

Der BBT+V diskutierte vor Jahren in Parteikreisen schon engagiert über ein Magnetbahn-Projekt mit der Streckenführung: Mekka-Medina-Gaza-Bethlehem-Jerusalem-Damaskus-Bagdad-(Teheran).

Als Kandidat mit einem vorzüglichen Listenplatz zur Europawahl vertraue ich auf die politische Kraft von Herrn Hans-Gert Pötering, Präsident des Europäischen Parlaments, - siehe hierzu nachfolgendes vom Büro des Europäischen Parlamentes mir zugesandtes E-Mail - und dem Votum des Souveräns, im Wahlmonat Juni 2009 das nachstehend genannte silberne Jubiläum des TVE gebührend zu würdigen.

Die Raketentechnik ging in die USA und nach Russland, die Flugzeugtechnik (Airbus) verblieb, dank der politischen Weitsicht des Parlamentarier, Franz Josef Strauß, in etlichen Werken Europas und die Magnetbahntechnik (Transrapid) beglückt nunmehr nach seinem Verkauf seitens der Firma ThyssenKrupp ( lt. Pressemitteilung) Teile von Asien.

Im Glauben an das Gute im Menschen freuen wir Europäer in Deutschland uns über die jahrelang geleistete Nettozahlung in Höhe von 30 % - lt. Wikipedia für 2004: 27 % - im Rahmen des Finanzhaushaltes der EU, jedoch auch über die geschichtliche Entwicklung vorgenannter global eingesetzter Techniken.

Meine Bitte: Beteiligen Sie sich an der Europawahl 2009 - ruhevolles Entscheiden durch Briefwahl - :

25 Jahre nach dem Ereignis der Inbetriebnahme des ersten TVE-Bauabschnittes, datiert vielleicht sogar am selben Tag sein silbernes Jubiläum. Fundstelle, ausgedruckt am 13.01.2009: http://de.wikipedia.org/wiki/Magnetschwebbahn, zuletzt geändert am 13. Januar 2009 um 14:34 Uhr.

Wie mag anlässlich der Aktionärs-HV der Fa. ThyssenKrupp AG am 23. Januar 2009 der Vorsitzende antworten auf die Frage eines Aktionärs: „Sehr geehrter Herr Vorsitzender, was geschieht dem TR09 im Juni 2009, wenn das TVE abgewickelt wird? Denn er hat keine Räder und sein engelgleiches Schweben auf einem Luftpolster von 10 mm zwischen Himmel und Erde nützt ihm wenig zum Entfliehen aus dem Anzugsbereich Erde.

Selbst bei anerkannter Sicherheits-Höchststufe und einer möglichen Geschwindigkeit von 500 km/Stunde vermag eine irdische Gemeinheit, wie sie das unerklärliche "In-den-Weg-Stellen" eines harmlosen Straßenfahrzeuges 2006 darstellte, langwährende Aversionen zu wecken.

Dem Rad-Straße-System mit seinen durch Fremdeinwirkung eventuell hervorgerufenen todbringenden Problemen sieht man generös den Nachteil nach gegenüber eines für den Frieden geschaffenen Verkehrsmittels dem TR09, dem man bis heute die Mitfahrerlaubnis von Tranrapid-Enthusiasten verweigert“.

Einen Situationsbericht erfährt man per Bandansage vom TVE-Besucherzentrum Lathen: Rufnummer: 01805 224546 (siehe auch Anfügung).

Am 18. Januar 2008 antwortete sinngemäß Herr Dr. Cromme, Vorsitzender der HV 2008, auf meine Frage, gestellt im Rahmen des Aufgabengebietes BBT+V (Bundesbeauftragter Transrapid und Verkehr), DIE GRAUEN-Generationspartei, vor ca. 2500 Aktionären: „Herr Gellekum, der Bundesarbeitsminister gewesene Herr Clement sorgte für das Bereitstellen von 120 Millionen € für das Projekt Transrapid. Davon erhielt die Fa ThyssenKrupp 80 Mio. €. Wir vermochten auf entsprechenden Arbeitsplätzen 200 Menschen zu beschäftigen.“

Das von den vorgenannten Menschen hergestellte Produkt - siehe Anfügung - verließ im April 2007 das im Bundesland Hessen gelegene Werk der ThyssenKrupp AG.

Allen sich für die Europawahl 2009 als Kandidat zur Verfügung stellende Mitmenschen grüße ich herzlich mit dem Wunsch auf einen guten Erfolg, geschmälert allerdings durch das Bedauern des Souveräns, dass der Transrapid nach Jahren emsiger Behandlung in Gedanken, Worten und Werken nunmehr Deutschland verlassen hat.

Mit besten Grüßen
Robert Gellekum
(Kandidat für die Europawahl,
DIE GRAUEN-Generationspartei)

Handwritten signature: Wolbert

-----Ursprüngliche Nachricht-----
Von: civis@europarl.europa.eu [mailto:civis@europarl.europa.eu]
Gesendet: Mittwoch, 21. Januar 2009 09:12
An: RGELEKUMING-CONSULT@T-ONLINE.DE
Betreff: EUROPARL: BXXrgeranfragen: Bezeichnung der Anfrage

Handwritten note: Lieber Wulf,

Sehr geehrte Frau, sehr geehrter Herr.

Hiermit bestätigen wir den Eingang Ihrer Anfrage beim Referat Bürgeranfragen. Sie wird so schnell wie möglich bearbeitet.

Spurgebundene Bahn:
Magnetbahn (MAGLEV) Transrapid
Antrag:

Handwritten note: siehe auch b. Deine E-Mails
Behandlung, wie besprochen
Wolbert

22.01.2009

22.01.2009

## Magnetschwebebahn (MSB ) Transrapid TR09

TR09 in Lathen im  
TVE (Transrapid Versuchszentrum Emsland),  
geliefert vom:  
Werk Kassel der ThyssenKrupp Transrapid GmbH,  
begrüßt vom:  
Mitglied der Transportgruppe der  
A.E.C.(Association Europeenne des Cheminots,  
Europäische Eisenbahnervereinigung)  
Herrn Dipl.-Ing. Robert Gellekum  
(rgellekuming-consult@t-online.de)  
Transrapid Besucherzentrum Lathen: 01805 224546



Mit freundlichen Grüßen und den besten Wünschen zu Neujahr 2009  
überreicht vom  
BBT+V ( Bundesbeauftragter Transrapid u. Verkehr) der Partei  
DIE GRAUEN-Generationspartei  
Dipl.-Ing. Robert Gellekum,  
St.Benedikt-Straße 23, 85716 Unterschleißheim  
Funkfon: (0160) 504 2658

DIE GRAUEN-Generationspartei  
TR09, Neujahr 2009

## Sozialdemokratische Fraktion im Hessischen Landtag

Gesellschaft zur Förderung der  
Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.  
Herrn Michael Dittner  
Stellvertr. Vorsitzender  
Düvelsbeker Weg 14

24105 Kiel

**Fraktionsvorsitzende**  
**Referat Wirtschaft**

**Durchwahl:**  
0611/ 350-507

**Email:**  
c.everts@ltg.hessen.de

**Unser Zeichen:**  
Ce-hi

**Ihr Schreiben vom:**  
11.01.2008

**24.01.2008**

### **Wahlprüfsteine für die Wahl zum Hessischen Landtag**

Sehr geehrter Herr Dittmer,  
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung Ihrer Wahlprüfsteine zur Hessischen Landtagswahl 2008, die ich Ihnen gerne im Ganzen beantworte, da Ihre Frage ja im Kern auf unsere Einstellung zur Magnetschwebetechnik sowie unsere personelle und politische Verortung zur Thematik abzielen.

Die Transrapiddiskussion wird in unserer Fraktion vor allem durch unsere verkehrspolitische Sprecherin, Hildegard Pfaff, kompetent vertreten. Aber auch meine anderen Kollegen im Ausschuss Wirtschaft und Verkehr und unsere nordhessischen Abgeordneten verfolgen aufgrund der damit verbundenen Arbeitsplätze in Kassel die Magnetschwebetechnologie fachpolitisch. Außerdem sind wir natürlich immer noch eng verbunden mit dem Ministerpräsidenten und Bundesfinanzminister a.D. Hans Eichel, der den 2003 gegründeten „Parlamentarischen Gesprächskreis Transrapid“ leitet.

Sie können sich also sicher sein, dass wir um die technologischen und verkehrlichen Vorteile und den industriepolitischen Wert der Transrapidtechnologie wissen. Es wäre bedauerlich, wenn diese Hochgeschwindigkeitsbahn aus deutscher Produktion nicht auf den internationalen Märkten vertreten wäre, sondern sich andere Wirtschaftsländer – ohne unsere Beteiligung – Entwicklungen aus unserem Land zu nutze machen.

Postfach 3240  
65022 Wiesbaden  
Schloßplatz 1-3  
65183 Wiesbaden

Telefon: 0611/350-519  
Telefax: 0611/350-511  
spd-fraktion@ltg.hessen.de  
www.spd-fraktion-hessen.de

Wir in Hessen

**SPD**

Wir haben deshalb vor einiger Zeit eine Transrapidverbindung zwischen dem Frankfurter Flughafen und dem Flughafen Hahn als Referenzstrecke ins Gespräch gebracht. Die inzwischen gefundene, von uns im Grundsatz begrüßte Realisierungsvereinbarung für die Verbindung zum Flughafen München, bei der bereits das Planfeststellungsverfahren läuft, wird jetzt als erforderliche Referenzstrecke dienen können.

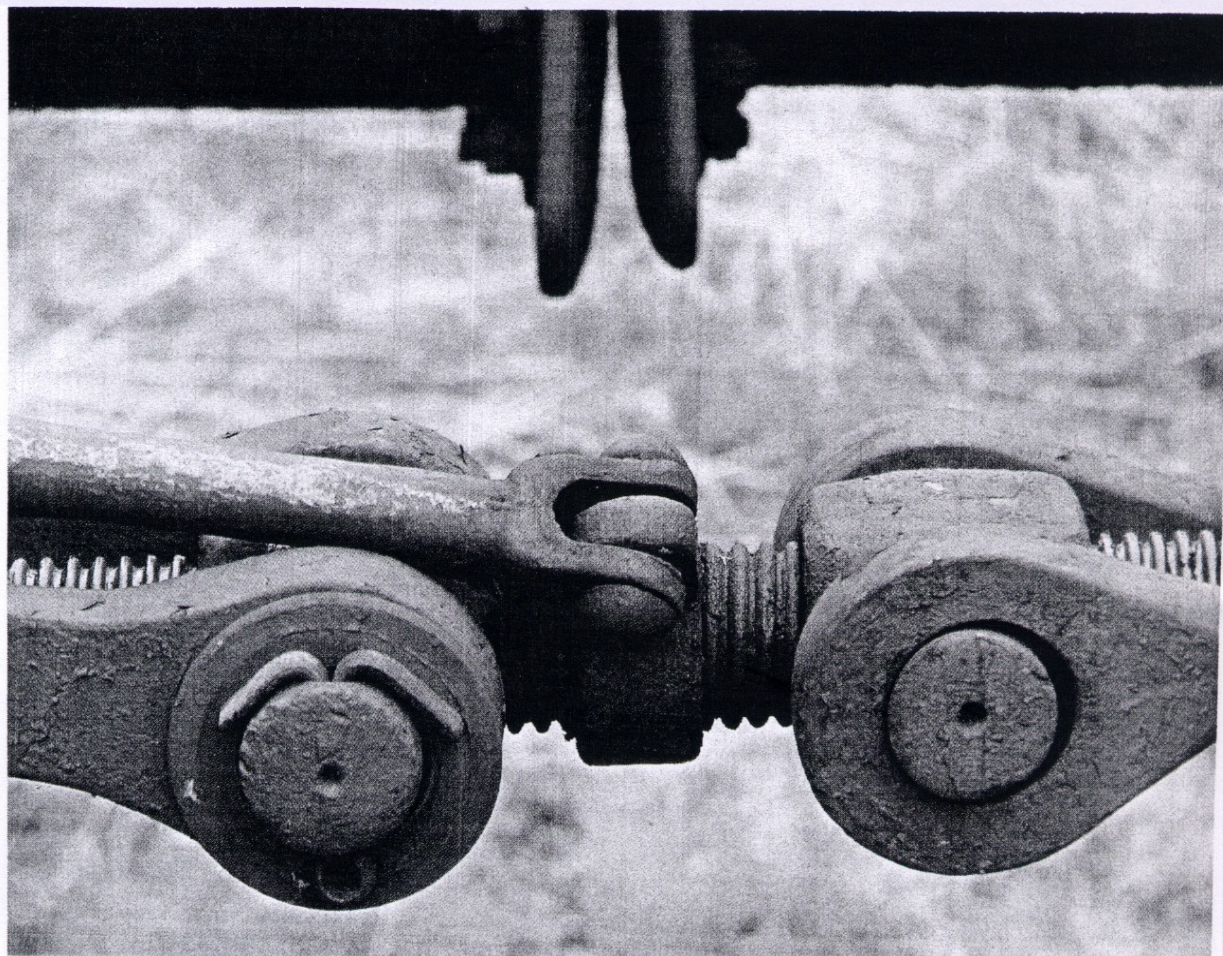
Aufgrund des hohen Kostenbedarfes macht es aus unserer Sicht Sinn, sich zunächst erst einmal auf dieses eine Referenzprojekt zu konzentrieren. Aufgrund des hohen Finanzierungsbedarfs im Verkehrsbereich, insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr, aber auch im Straßenbau, sind weitere Millioneninvestitionen seitens des Bundes nur schwer vertretbar. Wir setzen darauf, dass sich der wirtschaftspolitische und unternehmerische Nutzen durch die Referenzstrecke München bestätigt und die Transrapidtechnologie sich bald ohne staatliche Förderung am Markt etabliert.

Mit freundlichen Grüßen

Andrea Ypsilanti  
Fraktions- und Landesvorsitzende  
Spitzenkandidatin der SPD Hessen

RANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

2. August 2008 Nr. 179 S.11





FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

Montag 21. April 2008 Nr. 93 S. 22

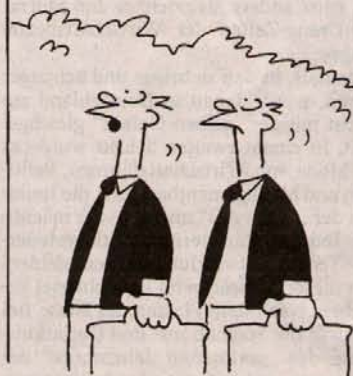
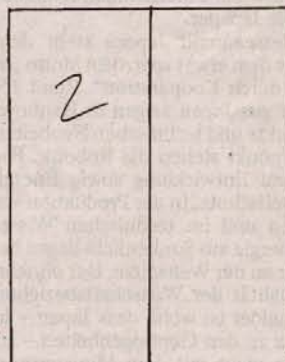
JÖRG-UWE HAHN

Mitglied des Hessischen Landtages

Vorsitzender der FDP-Fraktion  
im Hessischen Landtag

Gesellschaft zur Förderung  
der Magnetschwebetechnologie e.V.  
Herrn Michael Dittmer  
Düvelsbeker Weg 14  
24105 Kiel

RISI & CO.  
-GELDGESCHÄFTE-



„Also, ich weiß nicht so recht...“

Wiesbaden, den 17. Januar 2008  
FR-FS-ms

Sehr geehrter Herr Dittmer,

Ihren Fragenkatalog zum Transrapid haben wir dankend erhalten. Es erschließt sich mir nicht auf den ersten Blick, warum eine Gesellschaft mit Sitz in Kiel Wahlprüfsteine für die hessische Landtagswahl verschickt, aber unabhängig davon will ich Ihnen gerne kurz antworten.

Die FDP in Hessen steht voll und ganz hinter der Magnetschwebetechnik des Transrapids. Nichts wäre uns lieber, als wenn es eine Referenzstrecke für dieses Transportmittel gäbe, von der das Land Hessen profitieren könnte. Es war der Vorschlag der FDP, dass statt der Münchner Strecke, die lediglich eine 10 Minuten Ersparnis vom Flughafen in die Innenstadt vorsieht, die Strecke Flughafen Frankfurt-Hahn - Flughafen Frankfurt vorteilhafter sei. Dieser Vorschlag fand bis jetzt leider keine Mehrheit.

Ihre 14 Fragen können wir bis auf wenige Ausnahmen mit Ja beantworten. Wir haben zum Beispiel keine eigenen Kompetenzen in der Fraktion die zu der Aussage berechtigen würden, ein Experte in Sachen Magnetschwebetechnik zu sein.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrike Franz-Stöcker  
Referentin für Umwelt, Verkehr  
Landesentwicklung und Infrastruktur

FDP-Fraktion

Schloßplatz 1 - 3  
65183 Wiesbaden

Telefon: 06 11.350 560

Telefax: 06 11.350 1 561

j.hahn@ltg.hessen.de

## Servus, Zukunft

Von Carsten Knop

Schon wieder verabschiedet sich Deutschland von zwei Zukunftstechnologien, und beide Nachrichten stammen von ein und demselben Tag: Siemens wird sich aus dem deutsch-französischen Gemeinschaftsunternehmen Areva zurückziehen, in dem seit acht Jahren die verbliebene Kompetenz des Konzerns (und damit der Deutschen) rund um die zivile Nutzung der Kernenergie gebündelt ist. Und der Speicherchiphersteller Qimonda, ebenfalls ein ehemaliger Teil von Siemens, hat einen Insolvenzantrag gestellt.

Es wird viele Leute geben, die über beide Fälle nicht traurig sind. Wer ohnehin gegen Atomkraftwerke ist, darf sich über eine konsequente Entscheidung von Siemens freuen, die sich schon lange abzeichnet hat. Und wer sich in der Chipindustrie auskennt, wird einem Unternehmen, das Halbleiter-Massenware zu teuer hergestellt hat, ebenfalls keine Träne nachweinen. Insofern ist es gut, dass die öffentliche Hand nicht bereit ist, in das Subventionsgrab Qimonda noch mehr Steuergeld zu werfen. Aber es gibt noch eine andere Wahrheit. So ist Qi-

monda dabei, eine hochmoderne Chiptechnologie zur Serienreife zu bringen, die dem Wettbewerb wieder voraus gewesen wäre und die nun wahrscheinlich vollständig in asiatischer Hand landen wird. Siemens wiederum steigt zu einem Zeitpunkt aus der Kernkraft aus, in dem diese Energiequelle eine Renaissance erlebt – jedenfalls jenseits der deutschen Grenzen. Fachleute erwarten, dass mittelfristig rund 400 neue Kernkraftwerke in der Welt gebaut werden.

Nun sind bei Qimonda vor allem Managementfehler an der Misere schuld, und die werden eben manchmal bestraft. Im Fall der Kraftwerkstechnik hingegen handelt es sich um das Ergebnis einer gesellschaftlichen Entwicklung, für welche die Deutschen jetzt die Zeche zahlen müssen. Das Gemeinschaftsunternehmen mit den Franzosen, das bei der Gründung noch Framatome hieß, hätte nie gebildet werden müssen, wenn man wenigstens einen kleinen gesellschaftlichen Konsens über die Zukunft der Atomenergie in Deutschland gefunden hätte. Jetzt muss sich Siemens mit der Brennelementtechnik völlig vom „heißen“ Teil dieser Energiequelle verabschieden und sich in den nächsten Jahren einen neuen Partner suchen, möglicherweise gar einen aus Russland. So etwas sollte Deutschland nicht mehr zu oft passieren

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

24. Januar 2009 · Nr. 20/4 D3

### 40 Millionen Euro für Transrapid-Aus

**Berlin/Lathen (Ini).** Nach dem Ende des Transrapid-Testbetriebs im emsländischen Lathen kommen auf den Bund Kosten in Höhe von mindestens 40 Millionen Euro für den Abbau der Anlage zu. Dies räumte das Bundesverkehrsministerium gegenüber dem ARD-Politikmagazin „Kontraste“ ein. Laut Planfeststellungsbeschluss müsse die Teststrecke nach Einstellung des Betriebes zurückgebaut und der Ursprungszustand weitgehend wieder hergestellt werden. Trotz des Verkaufs an einen privaten Betreiber trage die Kosten für den Rückbau alleine der Bund. Insgesamt sei die Transrapidtechnologie bislang mit gut 1,4 Milliarden Euro aus Bundesmitteln gefördert worden.

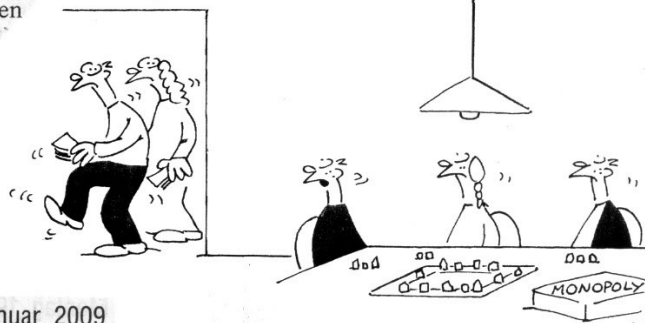
HAN 16.1.2009

### Bahn denkt über neue Achsen für den ICE nach

**BERLIN** – Bei der neuen ICE-T-Hochgeschwindigkeitsflotte müssen womöglich alle Achsen ausgetauscht werden. Die Bahnindustrie habe für Mitte vergangenen Monats eine Lösung der Probleme mit den Rissen in Aussicht gestellt, sagte Bahnchef Hartmut Mehdorn der „Bild am Sonntag“.

„Jetzt haben wir Mitte Januar und ich habe immer noch keine Antwort.“ (dpa) Montag, 19. Januar 2009

Hamburger Abendblatt



„Seit der Finanzkrise mopsen sie immer unser Spielgeld...“

DR.-ING. WULF H. RUMPEL 21 255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

FAZ, Sonnabend 24. Januar 2009, Nr. 20/4D3, Servus Zukunft von Carsten Knop

Sehr geehrte Damen und Herren, Sie beklagen den erneuten Verlust von zwei Zukunftstechniken und Sie haben damit völlig recht. Aber wissen Sie nicht, daß so etwas in diesem Land unguete Tradition hat und was, gestatten sie die Frage, haben Sie gemäß Ihres verfassungsgemäßen Informationsauftrages dagegen unternommen. Vermutlich gar nichts, genau wie im Zukunftstechnikfeld Transrapid, und ich kann Ihnen versichern, ich weiß nach Jahren der Korrespondenz mit Ihrer Leserbriefredaktion über dieses Thema, wovon ich rede. Bei Ihnen, die Grenzen zur Borniertheit oftmals bedenklich streifenden, ganzseitigen Jubelberichten über dubiose Rekordfahrten von TGV, AGV, die für niemanden wirklich von Bedeutung sind, die französische Gloire einmal ausgenommen oder Ihren keineswegs schlüssigen Extraberichten selbst ernannter Fachleute der DB zum Federn oder Nichtfedern von sog. Festen Fahrbahnen, hat Ihnen doch ihre ansonsten geschätzte Wertkonservativität des öfteren ganz eindeutig Streiche gespielt. Was soll denn um alles in der Welt an so etwas für die Zukunft von Bedeutung sein? Es ist völlig klar, Sie sind für Alttechnik und schreiben auf Alttechnik und das mindestens bis zum nächsten Generationswechsel. Was sollen also jetzt die Krokodilstränen, etwa ein Umdenken im Umgang mit Zukunftstechnik andeuten, das wäre ja zu schön. Sie sollten sich beeilen, bevor wieder alles verspielt ist? Mit freundlichen Grüßen Dr. W. Rumpel

Tostedt, 28. Januar 2009

Jos. L. Meyer GmbH  
z. Hd. Herrn Dr. Bernard Meyer  
Postfach 1555

**26 855 Papenburg**

TVE Lathen, Erhalt des Clusters Magnetfeldtechnik

Sehr geehrter Herr Dr. Meyer,

natürlich kennen alle die Meyerwerft und ihre herrlichen, die Vorstellung des Machbaren immer wieder in den Schatten stellenden Schiffe, wissen auch, daß der Erfolg Ihrer Arbeit auf höchstem technischen Niveau und neuester technischer Erkenntnis basieren muß, wenn so etwas im weltweiten Wettbewerb gelingen soll. In einer Sendung bei Phönix, die bezeichnenderweise den Titel hatte, die Giganten von der Ems, bestätigten Sie persönlich, daß die ausländische Konkurrenz hart ist und Sie besonders den aufschließenden asiatischen Wettbewerbern immer eine Nasenlänge voraus sein müssen.

Unsere Kanzlerin hat die Parole, Bildung und Forschung zu fördern, ausgegeben, damit wir diese Nasenlänge auch auf anderen wichtigen Technikfeldern wahren können, nur von kommerzieller Umsetzung hat sie nichts gesagt, aber die erst schließt ja den Regelkreis von Ausgabe und Einnahme, hält Erfinder und Erfindung im Land. Sie hingegen praktizieren diese Umsetzung täglich, und sie haben offensichtlich auch die nötigen Überzeugungskräfte, die Politiker zum schlüssigen Handeln bewegen können, wie man ebenfalls sehen konnte. Emsvertiefung und Sperrwerk gelangen trotz rückwärtsgewandter Opponenten. Ganz in Ihrer Nähe, bei der Versuchsanlage TVE in Lathen, steht eine Region, ein Stamm von Fachkräften, ein Heer von aufgeklärten Unterstützern vor dem gleichen Problem, durch finanzielle Manipulation und kurzgedachte Ignoranz, wird die Einführung der fortschrittlichen Magnetfeldtechnik und ihres derzeitigen Exponenten Transrapid immer wieder unter den unsäglichsten Vorwänden be- und verhindert, kann sich ein Regelkreis leider nicht schließen. Ich bin sicher, daß es nur eine Frage der Zeit ist, bis diese Technik auch in Ihren Schiffen zwangsläufig zum Einsatz kommen muss, nur dann ist es zu spät, dann wird alles nach China verkauft sein, so wie es ab Juni 2009 politisch vorgesehen ist.

Ob es der Erfinder der Schiffsschraube Josef Ressel war, Konrad Zuse mit seinem Computer Z3 oder der Frankfurter Dachdecker Braas mit seinen Betondachsteinen, um nur einige zu nennen, große Entdeckungen wurden immer wieder aus kurzgedachtem Eigennutz verspielt und mußten später teuer zurückerworben werden, gingen als Arbeitsplatz und Basis für nationale Wertschöpfung verloren. Aber immer wieder gab es auch Menschen, die sich dieser Irrationalität entgegenstellten. Wenn es nun so ist, daß Rolltreppen, Rollsteige, Startkatapulte für Rettungsflüge oder Freizeitgleiter, maschinentechnische Abläufe sich auch auf Ihren Schiffen demnächst die Magnetfeldtechnik zu Nutze machen könnten, wäre es dann nicht auch in Ihrem Interesse, sich der Verschleuderung dieses Potentials entgegenzuwenden und die schon damals gegen viele Widerstände erkämpfte

Strecke mit deren engagierten Mitarbeiterstab für weitere Forschung und Erprobung erhalten zu sehen?

Der Film zeigte auch, wie Ihre Ingenieure mit offenen Augen durch die Welt gehen und Ideen, Anregungen, Milieus für die nächste Innovationsstufe Ihrer Schiffe sammeln und weiterverwerten. Ein Technikfeld, dessen Tragweite für die Zukunft überhaupt nicht abzuschätzen ist, haben Sie gleichsam vor der Tür und die Zeit drängt. Manchmal kann das Gewicht einer erfolgreich agierenden Institution groß genug sein, um die bleierne Decke von Kleingläubigkeit und Lustlosigkeit beiseite zu fegen, und die Dignität eines verantwortungsvollen und erfolgreichen Firmenleiters vermag zum Sieg der Vernunft den entscheidenden Anstoß zu geben. Ich kann mir vorstellen, daß Sie das alles bedacht und Ihre Impulse schon gegeben haben, das wäre gut, wenn sich aber bei Ihrem vollen Zeitplan noch nicht die Gelegenheit dazu ergab, wäre es für unseren Industriestandort, die dynamische Grenzregion Emsland-Holland, die Samtgemeinde Lathen samt Nachbargemeinden und viele von uns, die sich seit Jahren für die schrittweise Einführung des sichersten, fortschrittlichsten schnellsten Verkehrssystems einsetzen von unschätzbarem Wert, auf Ihre gewichtige Unterstützung bei Systemindustrie und Politik setzen zu können.

Mit der Bitte um wohlwollende Prüfung und ein möglicherweise entscheidendes Wort an rechter Stelle verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen.  
W.H. RUMPEL

– Anzeige –

[www.pro-transrapid.org](http://www.pro-transrapid.org)



The advertisement features two globes on either side, each with the text "Magnets against Greenhouse" in green. The left globe is labeled with "CO<sub>2</sub>" in red and blue, while the right globe is labeled with "O<sub>2</sub>" in blue. In the center, a white Transrapid train is shown, with a sequence of evolutionary figures (from an ape to a modern human) walking alongside it, symbolizing progress and mobility.

**Mobility Evolution**  
*„traumhaft – revolutionär – außergewöhnlich – nützlich – sicher –  
rasant – avantgardistisch – pfeilschnell – intelligent – dynamisch“*  
(DETLEV J. SCHUBSKY, 1953 – 2006)  
– einfach: transrapid.

**Betreff:** AW: Deutschlandfunk - Service-Mail - Kritik und Anregungen  
**Von:** "Knoll, Christiane" <Christiane.Knoll@dradio.de>  
**An:** <harald.naglatzki@web.de>  
**Datum:** 28.01.09 10:03:34

Sehr geehrter Herr Naglatzki,

das Thema Schienenverkehr behalten wir im Auge. In unserer tagesaktuellen Sendung "Forschung Aktuell" berichten wir regelmäßig darüber (von der Schließung der Transrapid-Teststrecke haben Sie vielleicht dort erfahren?), aber auch für Wissenschaft im Brennpunkt könnte das Thema bald wieder interessant werden.

Herzlichen Dank für Ihre Anregung, wir freuen uns darüber!  
Christiane Knoll

---

Christiane Knoll  
Wissenschaftsredakteurin  
science editor  
DEUTSCHLANDFUNK  
Forschung Aktuell  
Raderberggürtel 40  
50968 Köln

fon +49 221 345 1531  
fax +49 221 345 4887  
christiane.knoll@dradio.de

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: harald.naglatzki@web.de [mailto:harald.naglatzki@web.de]  
Gesendet: Dienstag, 27. Januar 2009 23:00  
An: Knoll, Christiane  
Betreff: Re: Deutschlandfunk - Service-Mail - Kritik und Anregungen

Sehr geehrte Frau Knoll,

meine Verfolgung Ihrer Sendungen "Wissenschaft im Brennpunkt " ist nicht ganz lückenlos.  
In der Annahme, daß es noch zu keiner Sendung zu modernen "Schienensystemen" gekommen ist , bitte ich Sie, mir mitzuteilen, wann eine solche Sendung vorgesehen ist.  
Bitte gestatten Sie mir auch den Hinweis, daß auch der spurgeführte Verkehr berücksichtigt werden sollte. Denn nach meinem Wissen zählt der Transrapid nicht zu den Schienensystemen.  
Leider kam in den Nachrichten (ARD oder ZDF) unlängst die Nachricht, daß die Erprobungsstrecke im Emsland abgerissen werden soll.  
Das kann ich nicht nachvollziehen, denn die Ursachen für mittlerweile mehrfach verhinderte Anwendungsstrecken liegen nicht in der Technologie begründet.  
Was Wuppertal-Institut hat schon vor über 10 Jahren nachweisen können, daß diese Technologie nicht nur umweltfreundlicher sondern auch wirtschaftlicher betrieben werden kann als der ICE.  
Weitere Puplicationen untermauern diese Aussage.  
"ausgebremste Zukunftstechnologien", so könnte die Sendung angekündigt werden.  
Aber das soll selbstverständlich nur ein Vorschlag sein.

Mit einem herzlichen Dank für Ihre Antwort aus dem alten Jahr verbleibe ich in der Hoffnung auf eine Sendung noch vor der Schließung der Erprobungsstrecke in Lathen.

Hochachtungsvoll  
Harald Naglatzki

# Samtgemeinde Lathen

## Der Samtgemeindebürgermeister



Samtgemeinde Lathen • Postfach 1154 • 49758 Lathen

Gesellschaft zur Förderung der Magnet-  
schwebetechnologie / Transrapid e.V.  
Herrn stellv. Vorsitzenden  
Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel  
Am Toberbusch 19  
21255 Tostedt

### Rathaus:

Große Straße 3  
49762 Lathen

☎ (0 59 33) 66-0 (Zentrale)  
☎ (0 59 33) 66 66  
Email: [info@lathen.de](mailto:info@lathen.de)  
Internet: [www.lathen.de](http://www.lathen.de)

### Besuchszeiten Bürgerservice:

Mo.-Fr. 8.30 – 17.00 Uhr  
Sa. 10.00 – 12.00 Uhr

### Fachbereich Arbeit und Soziales:

Mo.+Mi. 8.30 – 12.00 Uhr  
Fr. 8.30 – 12.00 Uhr  
und nach Vereinbarung

### Übrige Fachämter

Mo.-Do. 8.30 – 12.00 Uhr  
14.30 – 16.00 Uhr  
Fr. 8.30 – 13.00 Uhr

### Rentenangelegenheit:

Mo.-Do. 8.30 – 12.00 Uhr  
bitte Termin vereinbaren

Ihre Zeichen /  
Ihre Nachricht vom

Tel. (0 59 33)  
Durchwahl/Ansprechpartner(in)  
66-43 (Herr Weber)  
[karl-heinz.weber@lathen.de](mailto:karl-heinz.weber@lathen.de)

Mein Zeichen  
- I -

Datum  
30.12.2008

### Sachstand Transrapid

Sehr geehrter Herr Dr. Rumpel,

vereinbarungsgemäß möchte ich Sie kurz über den aktuellen Sachstand informieren, soweit Sie ihn aus Presse, Rundfunk und Fernsehen nicht haben vernehmen können.

Es ist wohl definitiv damit zu rechnen, dass ThyssenKrupp und Siemens sich zur Jahresmitte 2009 aus dem Versuchsprogramm verabschieden werden, da nach Auffassung der Konzerne kein weiterer Erprobungsbedarf besteht. Entsprechende Mitteilungen sind auch schon an die Belegschaft in Kassel ergangen. Nur ein kleiner Rest der Belegschaft bleibt für diese Aufgaben verantwortlich. Im Übrigen wird derzeit keine aktuelle Anwendungsstrecke gesehen. Daher erfolgen auch keine weiteren Bemühungen. Im Übrigen sei, wie gesagt, die Erprobung abgeschlossen.

Herr Professor Schwarz von der IABG hat dies nicht bestätigt. Vielmehr sieht er weitere Einsatzfelder, die für die endgültigen Vermarktungschancen notwendig sind.

Das Bundesverkehrsministerium hat durch den Staatssekretär noch einmal deutlich mitteilen lassen, dass nur bei einer realistischen Anwendungsstrecke und einer Bereitschaft zur Mitfinanzierung der Industrie weiter mit Bundesmitteln gerechnet werden kann. Das Land Niedersachsen hat erstmals zumindest verbal eine Beteiligung angedeutet.

Die Region wird sich Anfang Januar noch einmal darum bemühen, Gespräche mit der Geschäftsführung der Versuchsanlagenbetreiberin vor Ort und mittelständischen Unternehmen über eine Fortsetzung des Versuchsbetriebes zu führen. Von Vorteil ist dabei, dass der Transrapid 09 im Eigentum des Bundes (sofern er nicht bereits den Chinesen zugesagt ist!) und die Versuchsanlage selbst im Eigentum der IABG steht. Welche Regelungen bzgl. des Know-hows, was ja nahezu ausschließlich mit öffentlichen Zuschüssen erarbeitet worden ist, getroffen worden sind, entzieht sich meiner Kenntnis. Wahrscheinlich steht aber zu befürchten, dass die Entwicklungen im Zugriffsrecht der Industrie Konsortialfirmen stehen.

### Bankverbindungen:

Sparkasse Emsland, Lathen  
(BLZ 266 500 01) Nr. 3 008 703  
IBAN: DE082665000100030008703  
BIC: NOLADE21EMS

Volksbank Emstal, Lathen  
(BLZ 280 699 91) Nr. 2 964 500  
IBAN: DE52280699910002964500  
BIC: GENODEF1LTH

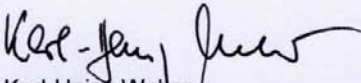
OLB Lathen  
(BLZ 285 215 18) Nr. 7 623 812 000  
IBAN: DE67280200507623812000  
BIC: OLBODEH2

Postgiroamt Hannover  
(BLZ 250 100 30) Nr. 47 811-303  
IBAN: DE16250100300047811303  
BIC: PBNKDEFF

Es müssen kurzfristig wichtige Entscheidungen für einen Fortbestand der Anlage getroffen werden, die nur dann Sinn machen, wenn auch ein realistisches Einsatzfeld gesehen wird.

Für ergänzende Unterstützung wäre ich Ihnen sehr verbunden. Ich darf hinweisen auf ein Interview, das ich am 29.12.2008 dem ARD Magazin Kontraste gegeben habe, das voraussichtlich in der ersten Januarhälfte gesendet werden soll.

Mit freundlichen Grüßen und den besten Wünschen für das Jahr 2009 verbleibe ich  
Ihr

  
- Karl-Heinz Weber -

**Betreff:** Re: Ihr Brief vom 1.11.2008  
**Von:** harald.naglatzki@web.de  
**An:** "Ranga Yogeshwar" <ranga@yogeshwar.de>  
**Datum:** 27.01.09 23:26:56

Sehr geehrter Hr. Yogeshwar,

vielen Dank für Ihre Antwort aus den alten Jahr.  
Anlaß für eine erneute Nachfrage nach einer Sendung über "ausgebremste Zukunftstechnologien" im Verkehrswesen ist die unlängs in den Nachrichten (ARD oder ZDF) erfolgte Berichterstattung über den vorgesehenen Abriss der Erprobungsstrecke Transrapid im Emsland.

Das kann ich so nicht mehr nachvollziehen, zumal vor nunmehr über 10 Jahren das Wuppertal-Institut den Nachweis erbrachte, daß diese Technologie ökologischer und wirtschaftlicher zu betreiben ist, als der ICE. Über die Sicherheit und die Zuverlässigkeit gibt es heute auch keine Streitpunkte mehr. Das dokumentieren sehr eindrucksvoll weitere Publikationen über diese Technologie.

Ich hege die Hoffnung, daß Sie als kompetenter Physiker hier für Aufklärung sorgen können. Denn leider vermisse ich in den Medien gut recherchierte Beiträge und so ist es wohl auch kein Wunder, daß sich kein Bürger über eine vorgesehene Beerdigung von einer potentiellen Exporttechnologie aufregt. Aufregt deshalb, weil alles ( über 1 Milliarde €) aus Steuergeldern finanziert wurde, aber eine Refinanzierung mittels Anwendungsstrecken ausbleibt. Statt dessen verschlingt der unzuverlässige ICE Steuerzuschüsse und die Nebenstrecken verwaisen.  
Das ist nicht mehr nachvollziehbar!

In der Hoffnung, daß Sie dieses Thema noch vor dem Abriss in Lathen auf Sendung bringen verbleibe ich hochachtungsvoll vor allem über Ihre immer sehr eindrucksvollen Beiträge über alle naturwissenschaftlichen Wissensgebiete

Harald Naglatzki

-----Ursprüngliche Nachricht-----  
Von: "Ranga Yogeshwar"  
Gesendet: 09.11.08 14:44:02  
An: harald.naglatzki@web.de  
Betreff: Ihr Brief vom 1.11.2008

Herzlichen Dank für Ihren interessanten Brief. Wir werden Ihren Vorschlag innerhalb unserer regelmäßigen Themenkonferenzen berücksichtigen. Auch wenn ich heute nicht versprechen kann, dass wir den Vorschlag in absehbarer Zeit auch in eine Sendung einbringen, freue ich mich über Ihren konstruktiven Beitrag.  
Mit besten Grüßen  
Ranga Yogeshwar

Thema: ***Der Transrapid hat doch eine Zukunft***

### ***Akzeptanz***

In Deutschland wächst zunehmend die Erkenntnis, dass die politische Entscheidung der Bundesregierung vom 5. Februar 2000, den Bau der Transrapid-Strecke Berlin – Hamburg aufzugeben, ein Fehler war. Im Ausland hat man dieses sowieso nicht verstanden.

Diese Entscheidung war ausschließlich politisch motiviert. Denn die Fahrzeuge und die Betriebsleittechnik waren schon damals ausgereift. Auf der Versuchsstrecke im Emsland fuhr man schon seit 20 Jahren täglich. Übrigens ohne Probleme, aber mit zunehmender Erkenntnis, dass die Fahrwegkonstruktionen für einen täglichen, öffentlichen Einsatz noch erheblich optimiert werden müssen, sowohl konstruktiv als auch mit Blick auf die Kosten des Transports der Bauteile in die Einbaustellen. Vor allem bei langen Strecken wie Berlin – Hamburg und längeren.

Die Chinesen waren aber trotzdem überzeugt und bauten bereits die Strecke von Shanghai-Longyang zum neuen Flughafen Pudong. Auf ihr fährt der deutsche Transrapid seit mehr als sechs Jahren auf der Strecke von 37 km Länge. Die chinesischen Betreiber wussten von Beginn an, der Fahrweg ist noch nicht optimal. Man baute ihn trotzdem, nach eigenen Vorstellungen erheblich verstärkt und deshalb viel teurer als es heute nötig wäre. Und man nutzt ihn die ganze Zeit schon als Zubringer für den Flughafen, fahrplanmäßig bei optimaler Verfügbarkeit von 99,9 %; vor allem aber bis heute immer noch als Testanlage – für weitere Transrapid-Strecken in China, in denen man alle Erfahrungen des eigenen Testbetriebs nutzen will. Eine eigene Versuchsanlage wird auf dem Gelände der Tongji-Universität in Shanghai (1907 von dem Deutschen Erich Paulun gegründet) gerade errichtet – die Chinesen haben inzwischen über 80 eigene Patente angemeldet. Mit dem Bau der Streckenerweiterungen wurde inzwischen begonnen, wie über neueste Medienmeldungen zu erfahren ist.

---

#### **Kontakte:**

Rolf Trauernicht Kirchweg 10, 26629 Großefehn Tel.: 04942 / 209 226 Fax: 04942 / 209 425 [f.hein@trauco.de](mailto:f.hein@trauco.de)

Prof. Dr. Hermann Flessner, Schulbrooksweg 70, 21029 Hamburg Tel. u. Fax: 040 / 726 98 176 [flessner.hermann.hh@t-online.de](mailto:flessner.hermann.hh@t-online.de)

Seit mindestens acht Jahren kämpft der ostfriesische Unternehmer Rolf Trauernicht öffentlich für den Transrapid, genauer gesagt für den *EuroRapid*. Ermutigt ist er durch seinen mit eigenem hohem finanziellem Engagement ausgelösten Erfolg, die Lücke von 42 km in der Autobahn A 31 im Emsland zu schließen. Dadurch wurde es möglich, das Planungsziel einer durchgehenden Autobahn um 10 Jahre vorzuverlegen; der betriebswirtschaftliche Nutzen für den Straßenverkehr im Nordwesten Deutschlands und in Holland ist längst erwiesen. Der Bau der ersten Strecke des *EuroRapid* soll beginnen in Schiphol/Amsterdam und weiterführen über Groningen, Leer oder Oldenburg, Bremen, Hamburg nach Berlin und dann weiter. Für den Streckenteil in Holland stehen ausreichende Mittel bereit; man wartet nur auf den Start in Deutschland.

Die Aktivitäten von Rolf Trauernicht für den *EuroRapid* sind dokumentiert und den Politikern bekannt, hinauf bis zur Bundeskanzlerin Angela Merkel.

### **Schwebetechnik und Rad/Schienentechnik**

Herr Trauernicht steht mit seinen Überzeugungen und seinem Handeln nicht alleine. Allen Engagierten genügt die akademische Diskussion nicht mehr. Selbst Eisenbahner und begeisterte Eisenbahnfreunde haben längst begriffen, dass es beim Vergleich von Kosten und Nutzen an der Magnetschwebe-Technik und der Rad/Schiene-Technik nicht um ein Entweder-Oder geht, sondern um ein sinnvolles Nebeneinander. Planungen dafür gibt es inzwischen zuhauf, und zwar nicht nur zum technisch Machbaren, sondern auch bezüglich des betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Nutzens. Oft sind es Vorschläge für Schwebebahn-Trassen, die sehr weit in die Zukunft weisen, aber sicher realisierbar sind.

Sie stammen zum überwiegenden Teil von Berufseisenbahnern, die entsprechende Erfahrungen haben und wissen, worüber sie reden.

Geht es doch wieder um einen verkehrstechnischen Lückenschluss im weitesten Sinne. Nämlich dem zwischen einer immer noch und sicher weiterhin gültigen oberen Grenze für eine wirtschaftlich und ökologisch vertretbare Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnen von ca. 300 km/h und den wirtschaftlichsten Fluggeschwindigkeiten oberhalb ca. 800 km/h. Gerade die Erfahrungen an den Hochgeschwindigkeitszügen wie ICE und TGV der letzten Jahre führen doch zur Frage, ob man bei ihnen eine obere Regelgeschwindigkeit nicht besser auf 200 bis 250 km/h festlegen sollte.

Im Rad/Schienebetrieb sind der Verschleiß am Material und damit die Kosten gewaltig.

Insider wussten das natürlich schon immer. Dieser Umstand wurde aber bisher eigentlich immer verdrängt oder gar verschwiegen. Im Magnetschwebe-Betrieb gibt es überhaupt keinen Verschleiß! – Man denke nur an die bisherige und immer noch erforderliche Erneuerung der Bahnstrecke Hamburg - Berlin. Im Jahre 2009 ist allein dafür ein 3-stelliger Millionenbetrag bereitzustellen. Der ICE wird auch nach der Streckenerneuerung fahrplanmäßig immer noch 30 Minuten länger fahren als für den Transrapid Berlin – Hamburg veranschlagt.

### ***Die Transrapid-Strecke Berlin – Hamburg***

Die Transrapid-Strecke, die jetzt und fürs Erste am sinnvollsten erscheint, ist die zwischen Berlin und Hamburg, bei heute geschätzten Kosten von 7,5 Mrd. €. Im Vergleich zu den Mitteln, die jetzt für Banken und die Konjunkturprogramme I und II von der Bundesregierung beschlossen worden sind, ist das ein verhältnismäßig geringer Betrag, mit dem hochwertige Arbeitsplätze und dauerhafte Exportchancen geschaffen werden können.

Die alten Planungs- und Ausschreibungsunterlagen liegen noch bereit, sie müssen nur aktualisiert werden. Außerdem bietet sich diese Strecke geradezu an für die Verlängerung an beiden Enden, nach Westen über Bremen, Oldenburg, Leer (Ostfriesland) und Groningen nach Amsterdam, nach Osten Richtung Warschau und nach Süden Richtung Prag und weiter – zu gegebener Zeit. Neben den Holländern warten auch unsere übrigen europäischen Nachbarn darauf. Das dieses nicht morgen, sondern eher übermorgen sein kann ist klar.

Die Eisenbahnstrecke Berlin – Hamburg ist für den Güterverkehr und Personen-Nahverkehr gerade noch ausreichend, Beide Sparten brauchen diese Strecke jedoch für sich allein. Der ICE kann den vor Jahren gemachten Versprechungen des Bahnvorstandes Mehdorn immer noch nicht gerecht werden. Allein die Kosten für eine Ertüchtigung dieser Strecke für die Anforderungen eines ICE haben die Kosten für den Neubau der damals geplanten Transrapid-Strecke längst erreicht, wahrscheinlich sogar überschritten – wenn, ja wenn man die heutigen Möglichkeiten der aufgeständerten Fahrwegkonstruktionen zugrunde legt. Die Misere liegt hier natürlich auch am Betrieb im Mischverkehr. Alle vier Zugarten benutzen dieselben Gleise (Regionalverkehr, Güterverkehr, IC / EC-Verkehr und der Hochgeschwindigkeitsverkehr mit dem ICE).

Zu Beginn der Diskussion um das Für und Wider dieser Strecke ging es u.a. um die zu erwartende Zahl von Personen, die pro Jahr mit dem Transrapid Berlin – Hamburg fahren können, also um die *erreichbare* Kapazität. Dabei kam eine Zahl heraus, die mit Sicherheit kaum, wenn überhaupt zu erreichen ist. Nämlich bei einer Zugfolge im 10-Minuten-Abstand von morgens um 5 Uhr bis abends 23 Uhr. Als dieses doch für illusorisch gehalten wurde und man entgegnete, dann würde eben der Zeitabstand der Zugfolgen vergrößert, z.B. auf 30 Minuten, was die Kapazität auf ca. ein Drittel reduziert, da wurde die Refinanzierbarkeit bezweifelt. Man ließ außer Acht, dass es in der Geschichte noch nie ein spurgebundenes Verkehrsmittel gab, welches jemals seine Kosten eingefahren hat. Staatliche Hilfe war immer nötig. Wurde privatisiert, dann wurde oft rigoros stillgelegt und das betroffene Verkehrs-system allein deshalb seinen öffentlichen Aufgaben nicht mehr gerecht. Dafür gibt es weltweit genügend Beispiele.

## **Die Transrapid-Versuchsanlage Emsland TVE**

Ein Abriss, oder schonender ausgedrückt, ein Rückbau der TVE wäre aus mehreren Gründen unsäglich unüberlegt, wenn nicht gar verantwortungslos. Die Reaktionen in der deutschen Öffentlichkeit sind entsprechend deutlich und werden immer energischer.

Ohne die TVE können die noch nötigen Versuche, vor allem an Fahrwegträgern, nicht durchgeführt werden. Diese sind für Deutschland aber Voraussetzung für eine Zulassung durch das zuständige Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Ohne die TVE und die EBA-Zulassungen wird es deshalb nicht nur in Deutschland, sondern als Folge davon nirgendwo auf der Erde einen deutschen Transrapid geben.

Ohne die TVE gibt es zukünftig sicher keine weitere Entwicklung an der Schwebelbahn-technik in Deutschland. Es sei denn, man baut wieder eine neue Versuchsanlage, was sicherlich nicht mehr passieren wird – man wird ja in China kaufen können.

Die Rückbaukosten von 40 Mio. €, die nach letzter Bekundung die deutsche Bundesregierung übernehmen will, werden bestimmt die deutschen Gerichte bemühen – das Deutsche Grundgesetz lässt grüßen, siehe Art. 15 (Sozialisierung) in Verbindung mit Art. 14 (Eigentum, Erbrecht und Enteignung) Absatz 3, Satz 3.

In China ist das System Magnetschwebelbahn schon jetzt kein rein deutsches Produkt mehr, jedenfalls nicht bei heutigen Planungen. Die Chinesen werden die deutsche TVE auch nicht mehr brauchen; denn sie bestimmen die Zulassung in ihrem Lande natürlich selbst.

Und sie haben bereits angekündigt, dass sie ihr eigenes Produkt auf den Markt bringen wollen. Das können sie zwar jetzt wohl noch nicht, aber bestimmt in absehbarer Zukunft.

Man merke:

- ohne TVE keine EBA- Zulassung, also auch keine als öffentliches Verkehrssystem betriebene Schwebelbahnstrecke in Deutschland;
- ohne TVE und EBA-Zulassung infolge dessen auf Dauer keine dafür nötigen Produktionseinrichtungen mehr für das ganze System in Deutschland;
- ohne TVE und ohne Schwebelbahn und Produktionseinrichtungen in Deutschland auch kein Export derselben;
- ohne TVE gibt es auch bald nicht mehr das nötige *Knowhow*, weil die Fachleute mit ihrem Wissen in Deutschland nicht mehr verfügbar sein werden. Die Chinesen können es wahrscheinlich bald besser als wir, denn sie machen weiter und schlafen nicht;
- was in Deutschland jetzt noch als Schutzrecht und Wissen vorhanden ist, wird schließlich nach Aufgabe der Chancen in Deutschland schnellstmöglich ins Ausland verkauft, solange es noch etwas wert ist.

Ein Rückbau der TVE ab Juli 2009 wird begründet mit dem Hinweis, Siemens und Thyssen-Krupp hätten für sie keinen Versuchsbedarf mehr.

Man stelle sich vor, das Eisenbahn-Bundesamt EBA würde abgeschafft, weil man keinen Entwicklungsbedarf bei deutschen Eisenbahnen mehr hat, undenkbar.

### ***Fahrwegträger-Konstruktionen***

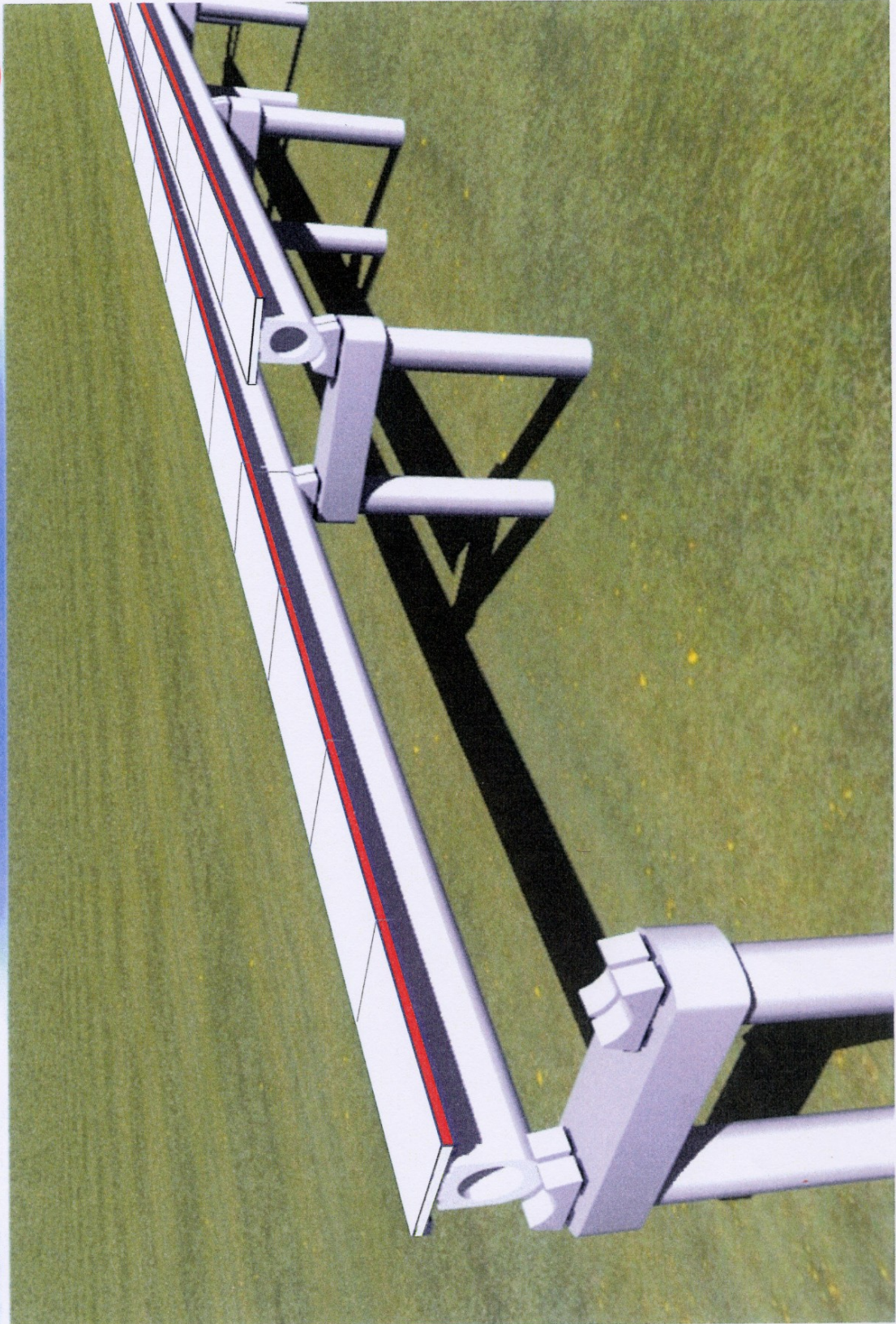
Die besonderen wirtschaftlichen Vorteile der deutschen Magnetbahntechnik zeigen sich dann, wenn die Fahrwege aufgeständert gebaut sind. Dabei sind die Kosten für Grund und Boden erheblich geringer, die Anpassung an das Gelände ist viel einfacher und der Bau wird ebenfalls viel kostengünstiger. Wenn überhaupt, dann braucht man nur sehr wenige, teure Tunnelbauten. – Die langen Tunnelstrecken haben in München die Kosten besonders in die Höhe getrieben. Man vermutet, dass das auch politisch gewollt war.

Die deutsche Industrie hat nicht nur die Fahrzeug- und Betriebstechnik, sondern auch die Fahrweg-Technik und das erforderliche Wissen parat.

Dazu gehört das bereits 2003 dem Bundesverkehrsministerium angebotene System des

**Modularen Magnetbahn-Fahrwegträgers MMF®.**

**Hintergrundinformationen findet man in der Pressemappe.**



## Rettungskonzept für die Transrapid Versuchsanlage im Emsland vorgestellt "interessante Zwischenlösung"

Auf einer gemeinsamen Pressekonferenz zusammen mit Niedersachsens Wirtschaftsminister Walter Hirche stellten [Rolf Trauernicht](#) ([1]) und Prof. Dr. Hermann Fleßner am 30.1.2009 ein Rettungskonzept für die von der Schließung bedrohten Transrapid-Versuchsanlage im Emsland (TVE) vor. In einer von Ihnen vorab verbreiteten Presseerklärung wird auf einen Optimierungsbedarf für Fahrweg-Konstruktionen hingewiesen, der nach wie vor besteht. Verbesserungswürdig sind hiernach sowohl Konstruktion und die Transportmöglichkeiten der Bauelemente an den Ort ihres Einbaus. Hierfür hat Herr Fleßner zusammen mit der Firma Fa. Pfeleiderer Infrastrukturtechnik GmbH & Co. KG, begonnen, einen Lösungsansatz zu erarbeiten, der seit 1999 mit gleichen Anteilen an ihn und das Unternehmen Patentreife erlangte. Der resultierende Fahrweg-Träger ist jedoch noch herzustellen und zu erproben.

Der Lösungsansatz verspricht gegenüber heutigen Verfahren eine deutliche Kostensenkung, wenn nicht sogar eine Halbierung der Baukosten. Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn die TVE für zwei weitere Jahre für die Erprobung des Fahrweg-Trägers zur Verfügung steht. Wirtschaftsminister Walter Hirche sieht hier eine "[interessante Zwischenlösung](#)" für deren Weiterbetrieb ([2]). Auch die GFM-eV sieht weiteren Nutzungsbedarf für die TVE für die Verbesserung des Verkehrssystems in Richtung Gütertransportfähigkeit und als späteres Instandhaltungszentrum im Verlauf einer Magnetbahnstrecke, die von Warschau bis nach Rotterdam führt. Für eine solche Magnetbahnstrecke kämpft auch Herr Trauernicht seit mindestens acht Jahren.

Die Presseerklärung weist darauf hin, daß die Entscheidung, die Magnetbahnstrecke zwischen Hamburg und Berlin vorerst nicht zu bauen, ein politischer Fehler war. Dieser offenbart durch die Auswirkungen des Verschleißes des Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Sie kann nach wie vor recht zügig gebaut werden, da ein Großteil der alten Planungsunterlagen noch genutzt werden kann. Die Baukosten sind verhältnismäßig gering im Vergleich zu den Geldern, die im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II von der Bundesregierung zur Verfügung gestellt werden. Auf diese Weise können hochwertige Arbeitsplätze und dauerhafte Exportchancen geschaffen werden.

Die Kostenvorteile des auf der Pressekonferenz vorgestellten Fahrweg-Trägers kommen bei einer aufgeständerten Bauweise voll zur Geltung. Diese ermöglicht die Nutzung des Grundes unterhalb des Fahrwegs. Sie hätte auch der Münchner Transrapid-Strecke nutzen können, die sich durch die Tunnel-Planungen verteuerte. Nach Auffassung der GFM-eV war dieser Lösungsansatz wohl politisch nicht gewollt.

Michael Dittmer

© GFM-eV 2009

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://www.tullum.de/>

[2] <http://www.verkehrsrundschau.de/initiative-will-transrapid-retten-und-neue-fahrweg-teile-testen-803359.html>

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2009/0131/index.html>



## Trauernicht macht Druck in Sachen Transrapid

**VERKEHR** Neue Technik soll Trassen-Bau günstiger machen



Dr. Hermann Flessner (links) und Rolf „Tullum“ Trauernicht mit dem Kampagnen-Aufkleber zur Rettung des Transrapid.

BILD: BRANDT

Doch die Bundesregierung hat gestern das Aus der Teststrecke in Lathen angekündigt.

VON JOCHEN BRANDT

**GROßEFEHN** - Da sitzt er nun mit seinen 84 Jahren, voller Visionen und Elan, vielleicht ist auch ein wenig Wut dabei. Vor ein paar Tagen hat der Unternehmer und A-31-Lückenschließer Rolf „Tullum“ Trauernicht in Hannover – wie berichtet – seinen Rettungsplan für den Transrapid vorgelegt. Eine neue Technik soll den Bau einer Trasse rund 30 Prozent günstiger machen und das High-Tech-Projekt in die Zone der Wirtschaftlichkeit schweben lassen. Der Transrapid ist für Trauernicht längst zu einer Art Herzensangelegenheit geworden. Seit Jahren kämpft er dafür, dass der Zug eines Tages Städte in Deutschland miteinander verbindet. Gestern nun hatte er nach Großefehn zur Pressekonferenz geladen. Seine Absicht: Trauernicht will Druck machen. „Wenn die Bevölkerung es will, muss die Politik einlenken“, sagt er. Und: „Ich als Unternehmer verstehe nicht, warum die in Berlin schlafen.“

Doch mitunter wird in der Hauptstadt nicht nur geschlafen, es werden auch Projekte zu Grabe getragen. Die Pressekonferenz in Großefehn ist erst ein paar Stunden vorüber, als die Meldung über den Ticker kommt: „Das Aus der Teststrecke im Emsland ist offenbar besiegelt.“

Die Bundesregierung habe auf eine Kleine Anfrage der Grünen geantwortet, die von

Thyssen-Krupp und Siemens genutzte Anlage solle im Juni geschlossen werden, heißt es (siehe Seite 1). Und: Seit 1970 habe der Bund rund 800 Millionen Euro in den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung gesteckt. Im Haushalt für das laufende Jahr sind noch einmal sechs Millionen Euro eingeplant.

Natürlich kennen Trauernicht und sein Mitstreiter, allen voran der Ingenieur Dr. Hermann Flessner aus Hamburg, die Schließungspläne längst. Thyssen-Krupp und Siemens hatten schon vor einiger Zeit gesagt, man brauche die Anlage in Lathen nicht mehr. Das System sei fertig entwickelt, allein es fehlen die Interessenten.

Doch Trauernicht und Flessner brauchen die Teststrecke. Denn dort wollen sie beweisen, dass ihre Trassen-Technik funktioniert, dass sie die Sicherheitsanforderungen erfüllt – und tatsächlich weit weniger Geld verschlingt als bisherige Lösungen. Flessner hat selbst an der Idee für die neuen Träger gearbeitet. Er hält einen Teil der Patentrechte. Rund zwei Millionen Euro brauche man, um neuartige Träger in Lathen auszuprobieren, sagt er.

Trauernicht rechnet vor: Bund, Land sowie der Kreis Emsland sollen jeweils ein Viertel der Kosten stemmen. Der Rest könne – wie beim vorzeitigen Lückenschluss der A 31 – über Spenden hereinkommen. „Ein Gruß an meine mittelständischen Freunde“, sagt Trauernicht, der selbst 125 000 Euro zuschießen will.

Der Rückbau der Testanlage soll nach Angaben des Verkehrsministeriums in Berlin

### „Pro Transrapid“

#### Mit einer Kampagne

will der Unternehmer Rolf Trauernicht den Transrapid retten und hat dafür auch Aufkleber drucken lassen – als Beleg für eine Spende von 50 Euro. Das Konto bei der Raiffeisen-Volksbank Großefehn. Inhaber ist Trauernicht als Treuhänder, hat die Kontonummer 850 8717 301 (BLZ: 285 622 97).

etwa 40 Millionen Euro schlucken.

Aus Trauernichts Sicht viel Geld für ein Begräbnis, das niemandem nützt. Er schwört auf die Transrapid-Technologie. Aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen, und weil man mit ihr den Kollaps des Schienenverkehrs abwenden könne. „Wir müssen den Transport von Gütern und Personen voneinander trennen, weil sonst das System zusammenbricht.“

Jetzt wollen Trauernicht und Flessner eine Gesellschaft gründen, um den Transrapid am Leben zu halten. Derzeit tragen sie Zahlen zusammen, mit denen sie einen Förderantrag für den Bau und die Tests von vier neuen Trassen-Trägern stellen können. Der niedersächsische Wirtschaftsminister Walter Hirsche – er unterstützt die Initiative – soll ihn vor seinem Amtsende am 18. Februar unterschreiben.

„Die Teststrecke muss noch zwei Jahre erhalten bleiben“, sagt Flessner. „Dann können wir zeigen, dass es auch wirtschaftlich sinnvoll ist, am Transrapid festzuhalten.“

„Ein Gruß an meine mittelständischen Freunde“

ROLF TRAUERNICHT

## Rolf Trauernicht fordert neue Fördermittel für den Transrapid "Wir müssen und werden Druck machen"

Rolf Trauernicht ([1]) drückt aufs Gaspedal. Erst vergangenen Freitag stellte er zusammen mit Wirtschaftsminister Walter Hirche auf einer Pressekonferenz bei der niedersächsischen Landesregierung ein Rettungskonzept für die Transrapid-Versuchsanlage im Emsland (TVE) [vor](#) ([2]). Nach einem Bericht der Druckausgabe der [Ostfriesen-Zeitung](#) ([3]) bereitet er zusammen mit Prof. Hermann Fleßner einen Förderantrag für den Bau von vier neuen Fahrwegsträgern vor, der noch vor dem 18. Februar von Wirtschaftsminister Hirche unterschrieben werden soll. Diese sogenannten Modulare Magnetbahn-Fahrwegsträger, welche in der Herstellung um 30% - 50% günstiger sind als andere Typen, sollen den Nachweis erbringen, daß sie alle Sicherheits- und betrieblichen Anforderungen an das Verkehrssystem erfüllen.

Der Modulare Magnetbahn-Fahrwegsträger wurde von Herrn Fleßner seit 1997 gemeinsam mit der deutschen Fa. Pfeleiderer Infrastrukturtechnik GmbH & Co. KG, Neumarkt/Oberpfalz, heute RAIL.ONE GmbH Pfeleiderer track systems für den Transrapid entwickelt. Er ist in einem Modulsystem in einzelne Bauelemente aufgelöst, bestehend aus Fahrweg-Platten, justierbaren Speziallagern und sogenannten Unterträgern. Er zeichnet sich durch eine besonders hohe Festigkeit aus, da aus dem Beton durch einen Schleudervorgang Wasser und Luftblasen weitestgehend entfernt werden. Die einzelnen Bauelemente ermöglichen für den Transport an die Strecke eine günstigere Aufteilung der Gewichte. Sie sind kaum anfällig gegen Temperaturschwankungen am Tag, in der Nacht, im Sommer und Winter. Durch die Festigkeit können Fahrwege mit weniger Gewicht und Material gebaut werden als bisher.

Die Fertigung der zu testenden Komponenten wird laut [Anzeiger für Harlingerland](#) ([4]) nach Schätzungen von Herrn Trauernicht und Fleßner" etwa 2 Millionen Euro kosten. Diese sollen zu gleichen Anteilen von Bund und Land, dem Landkreis Emsland sowie von privater Hand erbracht werden. Hierzu hat Rolf Trauernicht einen Spendenaufruf u.a. an norddeutsche Unternehmen gestartet. Trauernicht sagte hierzu: "Wir müssen und werden Druck machen".

Für dieses Zulassungsverfahren wird die Transrapid Versuchsanlage im Emsland entgegen der Auffassung der Systemindustrie und der Bundesregierung zwei weitere Jahre lang benötigt. Bei erfolgreicher Zulassung des neuen Fahrwegträgers wird der Bau von Magnetbahnstrecken entsprechend günstiger sein und deren Wirtschaftlichkeit deutlich erhöhen. Dies ist aber nur möglich, wenn die Zulassung an der TVE auch noch tatsächlich erfolgen kann. Es besteht also weiterhin Bedarf für die Nutzung der Versuchsanlage und für die Aufrechterhaltung von hochqualifizierten Arbeitsplätzen.

Michael Dittmer

© GFM-eV 2009

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://www.tullum.de/>

[2] <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2009/0131/index.html>

[3] [http://www.ostfriesen-zeitung.de/index.php?id=145&tx\\_ttnews\[tt\\_news\]=11673&cHash=f16a96ec7e&ftu=2cc4aa4f28](http://www.ostfriesen-zeitung.de/index.php?id=145&tx_ttnews[tt_news]=11673&cHash=f16a96ec7e&ftu=2cc4aa4f28)

[4] <http://harlinger.de/Redaktion/tabid/70/Default.aspx?ArtikelID=293551>

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2009/0205/index.html>

© GFM-eV 2009

**Betreff:** Zukunft der Mobilität  
**Von:** harald.naglatzki@web.de  
**An:** moeller@acatech.de  
**Datum:** 03.02.09 22:25:00

Sehr geehrter Dr.A. Möller,  
sehr geehrte Damen und Herren,

das Projekt "Mobilität 2020" ist zwar abgeschlossen,  
dennoch gestatten Sie mir bitte ein paar Gedanken zu diesem Thema.  
Es ist trotz Banken- und Wirtschaftskrise nachvollziehbar, daß das Verkehrsaufkommen  
im Personen- wie im Wirtschaftsbereich starke Zuwachsraten erfahren wird.  
Insofern bestätigen Ihre Analysen diesen Trend.  
Wie sind jedoch die Technologien "Transrapid" und "Leichter als Luft", hier Cargolifter,  
einzuordnen?  
Handelt es sich hier nur um Irrwege der Technologie-Entwicklungen?  
Oder müssen wir die Umsetzung dieser "ausgebremste Zukunftstechnologien" anderen Staaten überlassen?

Was können wir tun, das Zukunftstechnologien bei uns nicht mehr in der Schublade verschwinden ?  
Die Chancen für den Wirtschafts-und Technologiestandort werden derzeit einfach vertan.

Ich hege die Hoffnung, daß Sie das Projekt Zukunft weiterentwickeln werden.  
Hoffnung für Technologien, die das Zeug für eine ökologische und ökonomische Zukunft haben.  
Hoffnung für eine erlebenswerte Zukunft ohne Einschränkung des Lebensstandartes.

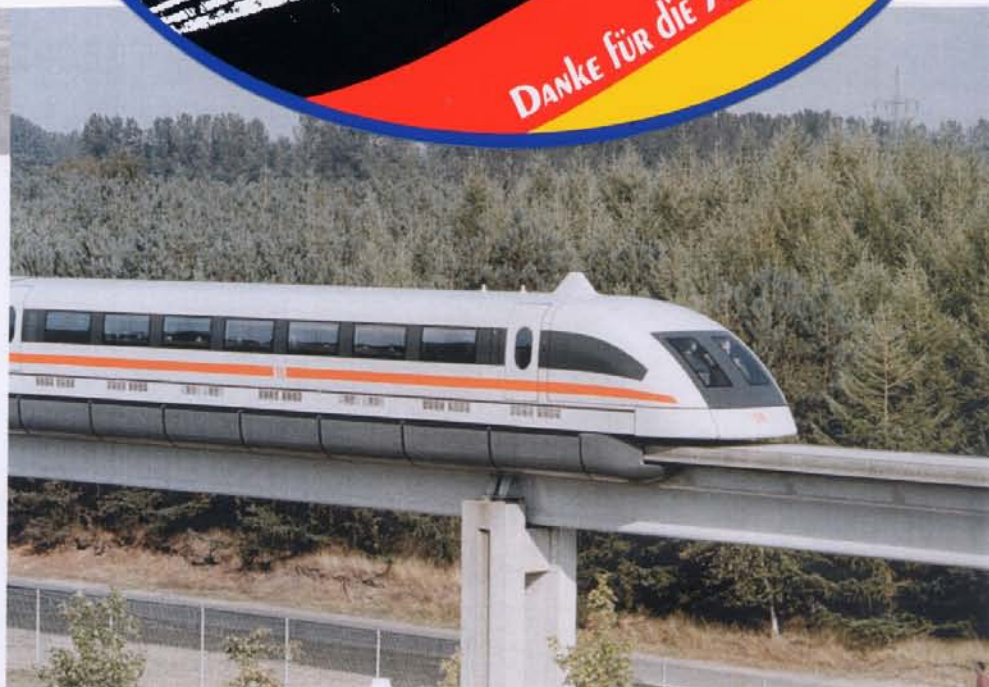
Hochachtungsvoll  
Dipl.Ing. Harald Naglatzki

Regierungsstr.46  
99084 Erfurt

# Transrapid: Initiative will Versuchsstrecke retten

HANNOVER – Mittelständische Unternehmer wollen die Transrapid-Versuchsanlage im emsländischen Lathen retten. Die Teststrecke steht im Sommer vor dem Aus, weil die Industrie kein Interesse mehr an der weiteren Erprobung des Magnetschwebezuges hat. Der Baustoffunternehmer Rolf Trauernicht aus dem ostfriesischen Großefehn und andere Unterstützer berichteten am Freitag in Hannover, es sollten neuartige Fahrweg-Träger in die bestehende Teststrecke eingebaut und getestet werden. Damit könnte die Strecke wesentlich billiger gebaut werden, sodass der Transrapid-Fahrweg dann auch verkäuflich sei, sagte der Bauingenieur und Bauteile-Erfinder, Hermann Flessner aus Hamburg. Wirtschaftsminister Walter Hirche (FDP)

der sich stets für den Erhalt der Versuchsstrecke eingesetzt hat, unterstützt diese Initiative. Die Grünen sehen dagegen keinerlei Vermarktungschancen für den Transrapid. Trauernicht ist bereit, 125 000 Euro aus seinem Privatvermögen zu investieren. Außerdem ruft er zu Spenden auf. Der Test mit neuen Fahrweg-Teilen in Lathen würde rund zwei Millionen Euro kosten. Die Beschaffung des Geldes wäre kein Problem, betonte der Ingenieur. Er hält zusammen mit einem Unternehmen das Patent für die Fahrweg-Träger. Die einzelnen Bauteile seien leichter anzuliefern und könnten vor Ort zusammenmontiert werden. Flessner und Trauernicht hoffen doch noch auf Praxisstrecken in Deutschland, etwa die Verbindung Hamburg-Berlin. (dpa)



An  
Name  
Straße und Nr.  
Ort

Entwurf: Hans-Jürgen Rindfleisch, Michael Dittmer

21075 Hamburg, den 15.05.2008

Die Zukunft der Magnetschnellbahnen - das Primärprojekt Berlin-Hamburg

Sehr geehrte ...,

unser rohstoffarmes Land steht zusammen mit den europäischen Nachbarstaaten im einem harten globalen Konkurrenzkampf mit anderen Wirtschaftszentren.

Diesen können wir nur erfolgreich meistern, wenn wir effizienter und schneller auf dem Weltmarkt operieren können. Hierzu brauchen wir neben

stabilen politischen Verhältnissen auch eine hervorragende Infrastruktur.

Europa muß für die Bürgerinnen und Bürger erfahrbar werden.

Die deutsche Infrastruktur wurde in der Vergangenheit gut ausgebaut, gerät jedoch zunehmend an ihre Systemgrenzen. Deutlich zeigt sich dies z.B. auf der ausgebauten Bahnstrecke Hamburg-Berlin. Hier besteht in zunehmendem Maße ein Zielkonflikt zwischen schnellem Personenverkehr und der Transportnachfrage, die der Hamburger Hafen für sein jährliches zweistellig prozentuales Wachstum im Containerumschlag erzeugt.

Am 14. Juni 2007 hatten wir unsere Präsentation der GFM und der Magnetbahngesellschaft Deutsche EoroRapid GmbH & Co. KG Präsentation

- Verkehrssystem und Anwendung der Technologie bei der Europäischen Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr, Abteilung Transeuropäische Netze (TEN) etc. in B-1049 Brüssel, rue de Mot 24, persönlich vorgestellt.

Der globale Standard für das europäische Hochgeschwindigkeits-Verkehrsnetz ist die Magnetschnellbahn.

Die Präferenzstrecke ist Berlin - Hamburg als 330 km lange Mittelstrecke.

Dieses Projekt ist mit dem EoroRapid-System zukunftsweisend betriebs- und volkswirtschaftlich, ökologisch und planerisch dargestellt.

Alle Planungsunterlagen stehen allen Entscheidungsträgern zur Verfügung.

Das Investitionsvolumen für das Primärprojekt Berlin - Hamburg beträgt ca. 14 Mrd. Euro.

10 % Vorleistungen sind bereits in der Vergangenheit erbracht worden (Steuerzahler, Bund, DB und Industrie).

Für das Konzept ist eine abgestimmte Finanzierung durch Aktienkapital sowie durch Mittel der öffentlichen Hand und für eine noch zu bestimmende Zeit durch Mittel vom Kapitalmarkt vorgesehen (Teil- und Zwischenfinanzierungen).

Die öffentliche Hand soll als Aufgabenträgerin Komplementärin einer Kommanditgesellschaft auf Aktien (KGaA) sein.

Für das EoroRapid Primärprojekt Berlin - Hamburg wird ein positiver volkswirtschaftlicher Ertrag beispielhaft rechnerisch nachgewiesen.

Generell ergeben die Berechnungen ein quergerechnetes Nutzen-Kosten-Verhältnis

NKV EoroRapid > 2,25 × NKV (ICE).

Wir erreichen mit diesem Projekt die politischen Ziele

- Soziale Marktwirtschaft
- Starke Familien und menschliche Gesellschaft
- Arbeitsmarkt, Reduzierung der Arbeitslosenzahlen, neue Ausbildungsplätze, über 100.000 neue Arbeitsplätze
- Klimaschutz und Klimawandel: CO2 = 0,0
- Hochgeschwindigkeits-Expresverkehr
- Reibungsloser Transport und freie Container-Frachtwege
- Entlastung des Luftverkehrs auf den Mittelstrecken
- Entflechtung aller Verkehre Straße / Schiene / Luft
- Entwicklung Aufbau Ost und Osteuropa.

Diese zusammenhängenden politischen und volkswirtschaftlichen Sachverhalte möchte ich Ihnen mit der Fachkompetenz unseres GFM- oder EoroRapid-Teams im (...amt / anderenorts) persönlich vortragen.

Mit freundlichen Grüßen



Die Bahn  DB Services Im  
 Die Bahn  DB ProjektBau GmbH, Pr  
 DB Magnetbahn GmbH

# Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e. V.

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck, Schlesierweg 14 · 21217 Seevetal · Tel. u. Fax: 04105-4555

---

## Aufnahmeantrag

Ich (Wir) beantrage(n) die Aufnahme in die „Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e. V.“ als

natürliche Person       Gebietskörperschaft       sonstiges Mitglied.

Name: ..... Straße: .....

PLZ Ort: ..... Geburtsdatum: ..... Beruf: .....

Telefon: ..... Telefax: ..... e-Mail: .....

Die Satzung der Gesellschaft erkenne(n) ich (wir) an. Der jährliche Beitrag von

25 € (nat. Personen)       100 € (Gebietskörperschaften)       50 € (sonstige Mitglieder)

– nach Rücksprache mit dem Vorstand: der vereinbarte ermäßigte Beitrag von

10 € (Studenten, Auszubildende, Wehr- u. Zivildienstleistende, Ehe- und Lebenspartner, Rentner)

30 € (Familienbeitrag)       15 € (ermäßigter Familienbeitrag) –

wird überwiesen auf das Konto Nr. 1842288100, BLZ: 28021002, Bank: OLB Brake.

soll abgebucht werden von meinem (unserem) Konto Nr. ....

BLZ: ..... Bank: .....

**Ich erkläre mich damit einverstanden, daß meine Daten intern während meiner Mitgliedschaft in einer Mitgliederliste gespeichert werden,**

gleichzeitig auf einer nur Vereinsmitgliedern zugänglichen Internetseite erscheinen, ausgenommen

Vollst. Anschrift (sonst nur Ort)       Telefon/-fax       Geb.-Datum       e-Mail .

Datum: ..... Unterschrift: .....

---

Für Fensterbrief an dieser Linie falten

Den Aufnahmeantrag senden Sie bitte an

Herrn  
Friedrich Wilhelm Merck  
Schlesierweg 14

21217 Seevetal

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

## Glosse

Entgegen jeglicher Vernunft sind wir in diesem Land offenbar geneigt, den Wichten immer mehr das Feld zu überlassen. Wichte sind ausgesprochen kleine Menschen, wobei sich klein in keiner Weise nur auf deren Körpergröße bezieht. Obwohl sie sich ihrer Kleinheit nicht bewußt sind, eher im Gegenteil, rotten sie sich in der Regel fast zwanghaft zusammen, bilden Kolonien und drängen zuletzt nur auf Grund ihrer Anzahl eigentliche GeWichte zur Seite. Sie führen am liebsten Anordnungen ohne persönliche Verantwortung durch, versprechen das Blaue vom Himmel und verstehen es über die in allen Schichten verstreut lebenden Mitwichte die Menschen zu manipulieren und vom eigenverantworteten Denken abzuhalten. Wichte finden sich in der Politik z.B. in Hessen-Süd, in der Wirtschaft, man denke an überhasteten Verkauf nationaler Ressourcen, im Kapital, Landesbanken bevorzugt. Aber auch in Vereinen und Betrieben sammeln sie sich und treiben dort ihr Unwesen.

Wäre dies alles ein Märchen könnte es in Traumanien geschehen sein. In diesem Land träumten die Menschen nach einem Wirtschaftswunder, daß es nun auf ewig so weitergehen müsse, sie arbeiteten immer weniger, widmeten sich mit Hingabe ineffizienten und wertschöpfungsfreien Tätigkeiten, hatten vor alles und allem Angst und überließen die wirklich wichtigen Dinge bereitwillig und zunehmend den sich andienenden Wichten in Wirtschaft und Politik. So auch im Traditionsverein Eisenbahn, hier schwang sich sogar einer von ihnen zum Oberwicht auf. Mangels eigener Visionen und ingeniöser Ambitionen überredete er die Reisenden, und es wurde in Traumanien viel herumgereist, daß man das aus dem 18. Jhd. überkommene Rad/Schienesystem mit schmalen Geld nur etwas aufzupolieren bräuchte um so unendlich viel Geld zu sparen. Das hörten die Menschen gerne und obwohl sie sonst bei ihren Edelkarossen keine Kosten scheuten und stets das Neueste und Beste haben wollten, ließen sie sich auf diesen Irrweg ein und wandten sich danach wieder beruhigt ihren Lieblingsbeschäftigungen zu. So wurden also zunächst von den Oberwichten 3 hoffnungsvolle Ansätze für fortschrittliche Verkehrstechnik ohne viel Federlesens und zielstrebig abgewürgt und dem Land damit technisch und arbeitsplatzmäßig einen großen Schaden zugefügt, statt dessen aber dafür mit viel Trara die alten Züge aufpoliert und nach und nach immer schneller gemacht.

Solange, bis die Eisenräder versagten, im kleinen Ort Brühlonia zum Ersten. Der Ehrenwicht eilte sofort zum Unglücksort und ehe er überhaupt die Anzahl der Opfer kannte, verkündete er eilends, daß es auf keinen Fall am technisch überholten System gelegen hätte und man getrost weitermachen könne, dieser Lügenwicht. Dann zerbrachen die mehr und mehr überlasteten Eisenräder, diesmal in Eschedonia. Die Wichte berieten sich nur kurz und hatten auch schon die Lösung, nämlich die Räder größer, massiver und schwerer zu machen und vor Brücken keine Weichen mehr zu verlegen. Nun meinten die Wichte alles getan zu haben und lehnten sich beruhigt zurück. Aber dann hoben 15 klitzekleine Schafe ihr Glanzstück bei 180 km/h aus den Schienen und nur ein Tunnel bewahrte die Reisenden vor Ärgerem, die Wichte aber versuchten mit Wehklagen über die übelwollende Welt und den törichten Schäfer im besonderen das ganze herunterzuspielen.

Als dann in Kölnonia die Achse bei Tempo 300 zu Bruch ging, hatte man auch wieder schnell die Lösung, draufpacken nach alter Wichtdevise und noch mehr Weichen einsparen.

Die zunehmend besorgten und kritischen Fragen der Reisenden, aber auch die der zahlenden Bürger waren den Wichten überaus unangenehm und sie begegneten ihnen nach ihrer Art mit Platitüden, weniger Wasser für die Eisenbahn-WC's um Gewicht zu sparen, auch erstmal etwas langsamer fahren um die unvermeidlichen Schwingungen zu mindern, schmalere Türen zur Abwehr allzu gewichtiger Reisender und vor allen Dingen die Schuld bei allen anderen zu suchen.

Die Zeitungswichte in den Redaktionen hatten lange zu den Vorfällen geschwiegen und solidarisch das Eisenbahnwichtelwerk immer wieder ganzseitig hochgelobt, kritische Leserbriefe garnicht oder mit redaktioneller Begründung verfälscht wiedergegeben, aber nun wurden auch sie unruhig und als dann auch noch die Verteilung ganz großer Prämien an Bahnvorstände für das Drehen ganz kleiner Räder bekannt wurde, fühlten sich die Bahnwichte gar nicht mehr gut und ihr Oberwicht zog sich erst einmal schmollend in das Innere eines seiner vielen überteuerten, steuergeldfinanzierten Glaskästen zurück und da sitzt er noch immer. Wie wird es nun weitergehen? Wie im Märchen, und wenn sie nicht gestorben sind, dann murksen sie noch heute.

Ganz klar, die Wichte arbeiten schon an der Verstärkung der Achsen und wenn dann die überlasteten Federn brechen, werden sie auch die verstärken, danach die Schienen, den Unterbau und danach wieder alles von vorne und die Kosten für derlei Unsinn kennt noch nicht einmal der Oberwicht, wahrscheinlich interessieren sie ihn auch überhaupt nicht.

Und die Moral von der Geschichte, trauen sie keinem Wicht, auch wenn er Sie dauernd vertrauensheischend aus einem seiner Vehikel rückwärtsblickend angrinst, informieren sie sich besser selbst über das zeitgemäße Magnetschwebesystem, sie reisen doppelt so schnell, halb so laut, brauchen kein Entgleisen zu befürchten, sparen Energie und verunreinigen die Landschaft nicht mit Feinstaub und Eisenspänen. Jagen wir sie also schnellstens zum Teufel, all diese Unter-, Ober- und Ehrenwichte, sie haben uns lange genug an der Nase herum geführt, unendlich Steuergelder verplempert und realisieren wir entschlossen selbst das schon lange erprobt vorliegende Magnetschwebesystem zu unser aller Nutzen, meint W.H.Rumpel.