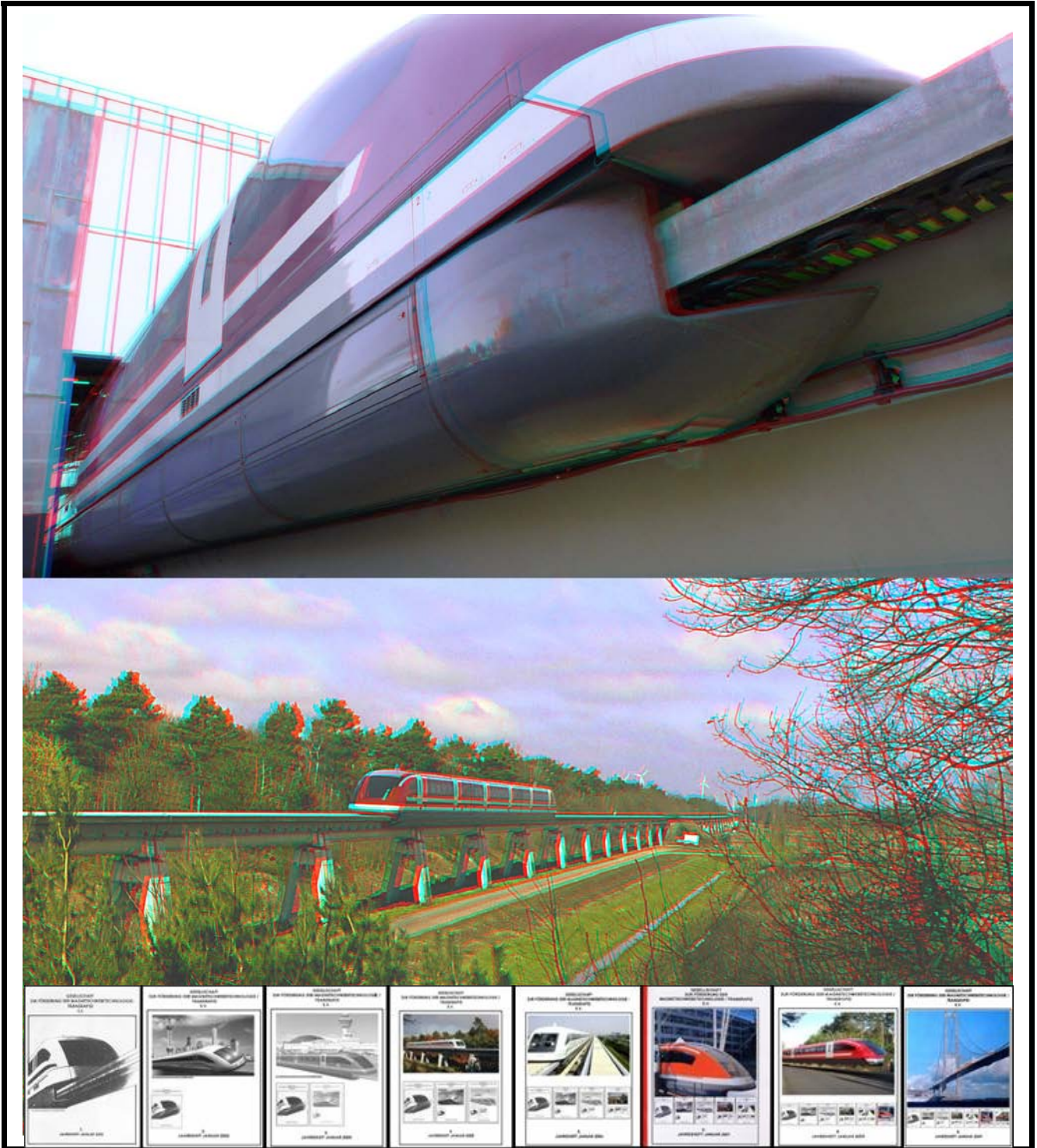


GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBETECHNOLOGIE / TRANSRAPID E.V.



9.

JAHRESHEFT JANUAR 2010

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/Vorstandssitzung/Informationstreffen</u>	<u>Seite 5-7</u>
<u>Rechenschaftsbericht</u>	<u>Seite 8-10</u>
<u>Zum Thema Magnetfeldtechnik:</u>	
<u>Hermann Kemper</u>	<u>Seite 11</u>
<u>Zukunftsaspekte Bildung/Forschung</u>	<u>Seite 12</u>
<u>Nachrichten von der DB</u>	<u>Seite 13</u>
<u>Neujahrswunsch an die Kanzlerin</u>	<u>Seite 14</u>
<u>„Der Bettelbrief“</u>	<u>Seite 15</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 16-30</u>
<u>Verkehrs- und Systemtechnik FaG-ema</u>	<u>Seite 31-35</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 36-41</u>
<u>Geburtstag eines großen Förderers/ in memoriam</u>	<u>Seite 42-45</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 46-65</u>
<u>Der Kandidat der Grauen</u>	<u>Seite 66</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 67-73</u>
<u>Der neue Verkehrsminister</u>	<u>Seite 74-75</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 76-86</u>
<u>60 Jahre VDEI</u>	<u>Seite 87</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 88</u>
<u>International Maglev Board</u>	<u>Seite 89</u>
<u>Interview des Verkehrsministers</u>	<u>Seite 90</u>
<u>Vor 30 Jahren</u>	<u>Seite 91</u>
<u>Bilder des Jahres</u>	<u>Seite 92-93</u>
<u>Aufnahmeantrag und Mitgliedsbeiträge</u>	<u>Seite 94</u>
<u>Glosse</u>	<u>Seite 95</u>
Anlage	
DVD mit Videos und Jahreshaft / 3D-Brille für Bilder in rot-cyan-Darstellung	

Werte Mitglieder, Unterstützer, Sympathisanten, Interessierte, Skeptiker und Unbelehrbare

vor Ihnen liegt das 9. Jahreshaft der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnik e.V. und wie jedes Jahr wieder soll es Sie über unser Engagement, unsere Arbeit im vergangenen Jahr informieren und zur Unterstützung anregen. Nur Fakten können die Front des Nichtwissens und Blockierens in Bewegung bringen, vielleicht sogar diejenigen zum Nachdenken veranlassen, die meinen genau zu wissen was für uns das Richtige ist und was sie uns, koste es, was es wolle, vorenthalten müssen.

Also ging es auch 2009 im wesentlichen um Fakten. Um unsere Reaktionen auf Verlautbarungen aus Politik, Wirtschaft und Nutzung deutlich zu machen, haben wir wiederum alle Beiträge weitgehend chronologisch geordnet, mit Originalzitaten, Quer-verweisen und Ergänzungen zusammen wiedergegeben und gemäß wissenschaftlichem Anspruch mit umfassender Literaturangabe versehen.

Zu danken haben wir wieder allen, die mitgeholfen haben, dieses Heft zu erstellen, Ihnen unseren Mitgliedern, dem Vorstand, den Ehefrauen und Lebenspartnern, Kindern und deren Freunden und allen denen die Beiträge gesammelt und überbracht haben.

Es ist aber auch immer wieder der Zuspruch derer, die sich selbst zurückhalten aber uns um Aufklärung und weiteres Handeln bitten, damit diese Technik da verwirklicht wird wo sie konzipiert wurde.

Michael Dittmer hat diesmal mit großem Engagement und unter hohem persönlichen Arbeitseinsatz die 3D-Technik eingeführt, um auch denen, die bisher nicht mitschweben konnten, einen Transrapid zum „Anfassen“ zu bieten. Nutzen Sie dazu die dem Heft beiliegende Brille.

Auch diesmal haben wir in begrenztem Rahmen Exemplare ohne Mitgliederliste zur externen Überlassung aufgelegt.

Auch wenn wir immer noch nicht herausbekommen konnten, warum wir nun wirklich diese Technik nicht haben sollen und was die bewegt, die und ununterbrochen ihre Ablehnung, ihren Hohn für diese Technik und unser Engagement für sie spüren lassen, es bleibt dabei, wir handeln, für die, die uns diese Technik erdacht haben, für die, die diese Technik für uns täglich erproben und an ihrer weiteren Optimierung forschen, für die, die ihren Arbeitsplatz damit verbunden haben, für unsere jungen Leute, damit sie nicht eines Tages sagen, was habt ihr eigentlich zum Erhalt beigetragen.

Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel

Titelbild:

Es wurde vom Stellvertretenden Vorsitzenden Dipl.-Math. Michael Dittmer/Kiel gestaltet. Formale Unterstützung leistete auch diesmal Dipl.-Ing. Friedmar C. Rumpel/Detroit.

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, 21255 Tostedt, Am Toberbusch 19, Stellvertretender Vorsitzender

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

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck · Schlesierweg 14 · 21217 Seevetal

☎ + 04105 4555 · e-Mail: Friedrich_Wilhelm_Merck@t-online.de

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

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



Umweltbewußt in die Zukunft –

Wirtschaftlichkeit für Europa

Seevetal, den 19.01.2010

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

Gemeinnütziger Verein

Strategische Entscheidung

Von Friedrich Wilhelm Merck

Die Interessenbekundungen für Magnetschnellbahnprojekte reichen mittlerweile vom Bottnischen Meerbusen bis an den Indischen Ozean. Interessenten warten nur noch darauf, daß der Bestand der Magnetschnellbahntechnologie durch ihre Einführung als „Eisenbahn, Neue Technologie“ in Deutschland und Europa für die nächsten Jahrzehnte gesichert wird.

Die Krise der Finanzmärkte hat zudem gezeigt, daß ein enger Zusammenhang zwischen dem Wertverfall der Finanzprodukte, dem Verhältnis von Geld- und Warenhandel und der Verlagerung der Wertschöpfung in den betroffenen Ländern besteht. Wer Produktivität statt der erzeugten Güter exportiert oder zu viel Geld in militärischen Operationen versenkt, kann in der Folgezeit seine Rechnung auf den internationalen Märkten nicht mehr bezahlen. Der Versuch, wertlose Finanzprodukte zur Bezahlung anzubieten, hat schließlich zu den bekannten Erschütterungen beim Bankensystem und auf den Finanzmärkten geführt.

Die Anwendung der Magnetschnellbahntechnologie ist der Motor der Innovation und der Schlüssel zur ökologisch verantwortbaren Erhöhung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit in Deutschland und Europa. Ein mit Magnetschnellbahn und Innovation leistungsfähiges Europa ist Voraussetzung für ein künftiges Gleichgewicht in der Entwicklung der Weltwirtschaft und – darauf aufbauend – für die globale Friedensperspektive.

Die Entscheidung für den Bau der Magnetschnellbahn in Deutschland und Europa wurde damit im Jahre 2009 zur strategischen Entscheidung. Mit vereinten Kräften konnten wir im Juni die notwendige Verlängerung einer Finanzierung der Transrapid-Versuchsanlage Emsland [TVE] bis zunächst 30.04.2010 erreichen. Zwischenzeitlich wurde ein erster konkreter Auftrag aus dem Iran an das Ingenieurbüro Regierungsbaumeister Schlegel in München zu der von uns zu Anfang des Jahrzehnts identifizierten Verbindung Teheran – Meschhed bestätigt.

Gleichzeitig hat der Klimawandel in der Schweiz, einem auf dem Eisenbahnsektor führenden Land Europas, die Weichen in Richtung „Eisenbahn, Neue Technologie“ gestellt. Weil durch die Klima-Erwärmung der Permafrost aus den Alpengipfeln weicht, verlieren die Berge ihre für Tunnelbauten notwendige Festigkeit. Die Schweizer möchten deshalb keine zusätzlichen Löcher mehr für TGV-Tunnel in die Schweizer Berge hauen, sondern im Hochgeschwindigkeitsverkehr künftig mit dem bis zu 10 % steigungsfähigen Transrapid® die Höhenunterschiede überwinden. Mit Gründung der SwissRapide AG, der ersten eigenständig arbeitenden Gesellschaft zum Bau und Betrieb der Magnetschnellbahn in Europa, wurden in der Schweiz Tatsachen geschaffen. Als Erstprojekt soll die Verbindung von Zürich und Bern in Angriff genommen und später Richtung Genf etc. verlängert werden.

Mit der Ratifizierung des Abkommens über den Bau der Fehmarn-Belt-Querung in Dänemark und Deutschland kommt auch die Magnetschnellbahn-Verbindung Richtung Öresund ihrer Errichtung näher. Der Bau dieser Verbindung beseitigt hier zugleich einen Engpaß für den spurgeführten Güterverkehr, der anderenfalls noch mindestens ein Vierteljahrhundert lang fortbestehen würde.

Auch das Interesse an der Magnetschnellbahn-Verbindung Berlin – Warschau wächst.

Notwendig für den in Deutschland und Europa benötigten Innovationsschub ist angesichts der regionalen Finanz- und Wirtschaftsstruktur zunächst die Verbindung Berlins mit Wien und Hamburg durch die Magnetschnellbahn – eine mit EU-Mitteln geförderte Studie liegt hierzu bereits vor. Sei es die Erzeugung und Verteilung von Ökostrom, sei es die Markteinführung von Kraftfahrzeugen mit Elektro-Antrieb, seien es die Entwicklung und Anwendung neuer Materialien oder andere Neuentwicklungen, die Magnetschnellbahnlinien werden zum Türöffner zu Innovation, ökologischem Fortschritt und materiellem Wohlstand.

Was auch die Informationstechnologie im Cyberspace an virtuellen Welten schaffen mag, die schnelle Verbindung von Menschen und Völkern, Produkten und Märkten, Kapital und Arbeit, zur Erneuerung und Stabilisierung der Wertschöpfungskette sowie zur Bankenrettung bedarf zusätzlich des Einsatzes der Neuen Technologie im Hochgeschwindigkeitsverkehr; denn vom Anschauen eines üppig gedeckten Tisches im Fernsehen wird niemand satt – und „die Brötchen lassen sich nicht durchs Internet beamen“.

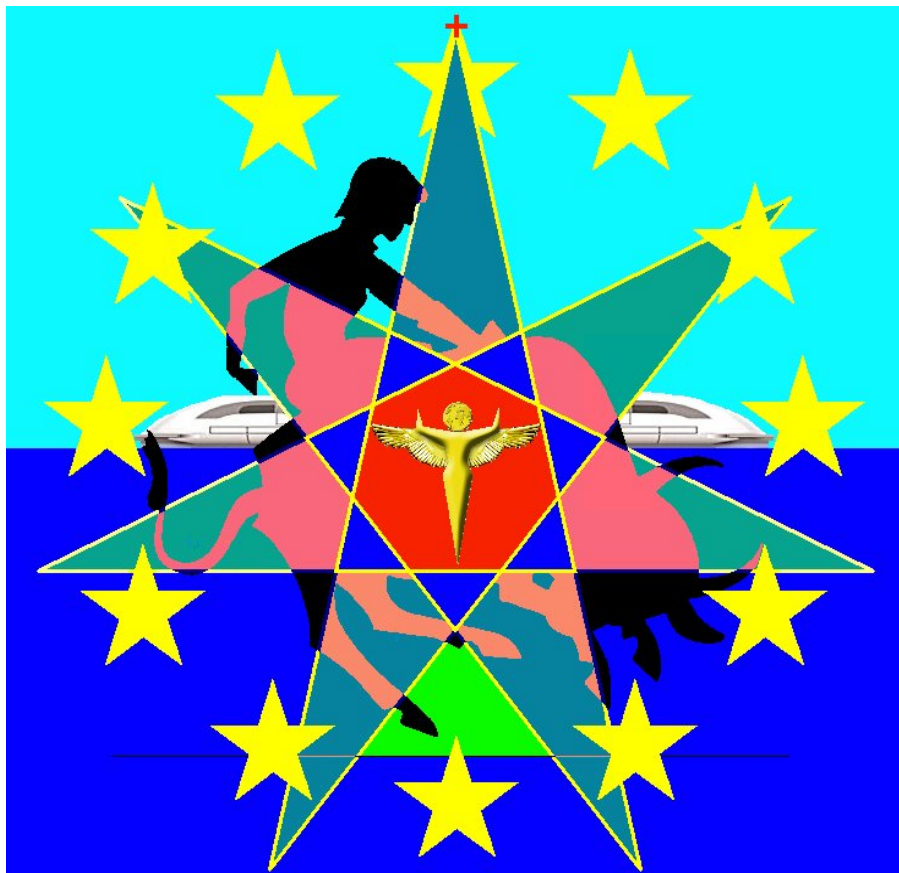
Schnell vor Ort sein, alles Benötigte anbei im Frachtabteil, das Elektro-Fahrzeug am Terminal, Beladung im Drei-Minuten-Takt, Kundenservice im Stundendienst, Europa als eine Privat- oder Geschäftsreise im Tagesrhythmus – das setzt den Takt für Leistungsfähigkeit und Wettbewerb in der Welt „nach der Finanzmarktkrise“.

Der Erdball gehört uns allen ~ aber diese Herausforderung müssen wir zuvor meistern, diese Prüfung zuvor bestehen. Das ist die ökostrategische Entscheidung des Jahres 2010.

Allen weiterhin ein gesegnetes frohes, glückliches, gesundes und erfolgreiches Jahr 2010 wünscht

Friedrich Wilhelm Merck

(Friedrich Wilhelm Merck)
– Vorsitzender der GFM –



Olaf Carstensen

Von: <friedrich_wilhelm_merck@t-online.de>
An: <Transrapid@yahoogroups.de>
Cc: ""Hermann Fleßner"" <flessner.hermann.hh@t-online.de>; "Folma Hein"
<f.hein@trauco.de>
Gesendet: Dienstag, 10. Februar 2009 12:39
Einfügen: VE050209.PDF
Betreff: [Transrapid] Zur Information: Einladung zur Vorstandssitzung am 14.02.2009

Zur Information: Vorstandssitzung der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. [GFM] am 14.02.2009

Sehr geehrte Damen und Herren,
anbei senden wir Ihnen zu Ihrer Information die Tagesordnung der GFM-Vorstandssitzung am 14.02.2009

GFM-Mitglieder und Interessenten sind herzlich willkommen.

Mit freundlichen Grüßen
Friedrich Wilhelm Merck

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

An alle Vorstandsmitglieder der Gesellschaft

Einladung zur Vorstandssitzung

Sehr geehrte Vorstandsmitglieder,
hiermit lade ich Sie sehr herzlich zur Vorstandssitzung der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. am Sonnabend, dem 14. Februar 2009 in das Gasthaus „Zum Kiekeberg“, Inh. Johannes Schuster, Ehestorf, Am Kiekeberg in 21224 Rosengarten, Landkreis Harburg (Tel. 040 7905021) – in den Harburger Bergen – ein.

Der Tagungsort ist zu erreichen per HVV, Buslinie 340 ab Bahnhof Hamburg-Harburg 12:33 Uhr, an Kiekeberg 12:57. (Schönes Wochenende, Schleswig-Holstein-Ticket, Niedersachsenticket etc. sind auch auf der Buslinie zwischen Hamburg-Harburg und Kiekeberg gültig.)

Die Vorstandssitzung beginnt um 13.00 Uhr (c.t.).

Zu dieser Vorstandssitzung sind alle Mitglieder und Interessenten herzlich willkommen.

Vorgesehene Tagesordnung :

1. Begrüßung aller Versammlungsteilnehmer, Regularien
2. Genehmigung des Protokolls der Vorstandssitzung am 29.11.2008
3. Arbeit seit der letzten Vorstandssitzung
 - a) Zukunft der TVE
 - b) Konsolidiertes Projekt Lathen – Leer – (WHV/)OL – HB – HH – SN – PCH – Berlin
 - c) Vorbereitungen zur Gründung der Magnetschnellbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft
4. Gründungsinitiative Magnetschnellbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft – Beratung und Beschlußfassung –
5. GFM-Jahresheft 2008 – Endredaktion
6.
 - a) 100 Jahre DB Museum Nürnberg / Transrapid 09 (TR09), Bericht: R. Gellekum
 - b) Anträge an den Vorstand
7. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen
Friedrich Wilhelm Merck
- Vorsitzender -

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

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck # Schlesierweg 14 # 21217 Seevetal

☎ + 04105 4555 # e-Mail: Friedrich_Wilhelm_Merck@t-online.de
<http://www.pro-transrapid.org/>

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



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

Seevetal, den 15. Oktober 2009

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

Gemeinnütziger Verein

An alle Vorstandsmitglieder der Gesellschaft

Einladung zur Vorstandssitzung

Sehr geehrte Vorstandsmitglieder,

hiermit lade ich Sie sehr herzlich zur Vorstandssitzung der **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.** am Sonnabend, dem 24. Oktober 2009 in das Hotel Cordes 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 11.21 Uhr, an Sottorf, Spritzenhaus 11.51 Uhr, Rückfahrt mit Linie 4244 ab 14.20, 16.19, 18.11 und 20.09 Uhr, an Bf. Hamburg-Harburg 14.46, 16.45, 18.34 und 20.27 Uhr. (Schönes Wochenende, Schleswig-Holstein-Ticket, Niedersachsenticket etc. gelten auch für diese Busse).

Die Vorstandssitzung beginnt um 12.00 Uhr und kann bis kurz vor 18 Uhr dauern.

Zu dieser Vorstandssitzung sind alle Mitglieder und Interessenten herzlich willkommen.

Vorgesehene Tagesordnung :

1. Begrüßung, Vorführung des Kurzfilms "Ein Beitrag für Ihr Wohlergehen ..." (60-Sekunden-Werbevideo), Regularien
2. Berichte über Aktivitäten
3. Internet-Zugang: Beschlußfassung zur Tarifierhöhung (bei Steigerung der Leistung)
4. Nächstes GFM-Jahresheft
5. Einreichung einer Kurzfassung des Inhalts der „Planungsbasis“ bei Wikipedia
6. Stadt-Magnetbahn (Aachen)
7. Vorbereitung der GFM-Hauptversammlung
8. Anträge an den Vorstand
9. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Wilhelm Merck

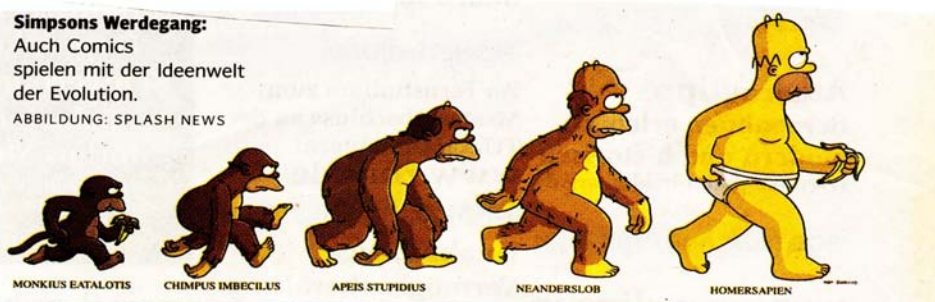
– Friedrich Wilhelm Merck, Vorsitzender –

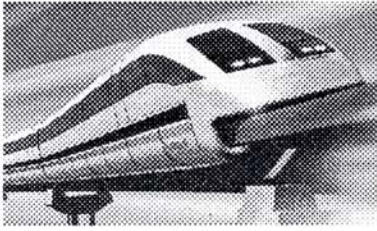
Rheinischer Merkur · Nr. 2 / 2009

Simpsons Werdegang:

Auch Comics spielen mit der Ideenwelt der Evolution.

ABBILDUNG: SPLASH NEWS





GESELLSCHAFT
ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBETECHNOLOGIE / TRANSRAPID e.V.
DR.-ING. WULF H. RUMPEL D - 21 255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19
TEL.: 04182 / 5410 MOBIL: +49 173 8711151
E-Mail: DR_WULF_RUMPEL@GMX.DE HAMBURG 69 VR 16 6646

DAS VERKEHRSSYSTEM FÜR DAS GRÖßERE EUROPA

Seevetal, den 06.11.2009

An alle Mitglieder der Gesellschaft

Einladung zur Hauptversammlung

Sehr geehrtes Mitglied,

hiermit lade ich Sie sehr herzlich zur diesjährigen Hauptversammlung der

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

am Sonnabend, dem 28. November 2009 in das Hotel Cordes am Rosengarten
(Tel. 04108 4344 0) 21224 Rosengarten-Sottorf, Landkreis Harburg, Sottorfer Dorfstraße 2, ein.

Der Tagungsort ist zu erreichen per HVV, Buslinie 4244 ab Bf. Hamburg-Harburg 11.21 Uhr,
an Sottorf, Spritzenhaus 11.51 Uhr, Rückfahrt mit Linie 4244 ab 14.20, 16.19, 18.11 und
20.09 Uhr, an Bf. Hamburg-Harburg 14.46, 16.45, 18.34 und 20.27 Uhr. (Schönes
Wochenende, Schleswig-Holstein-Ticket, Mecklenb.-Vorp.-Ticket, Niedersachsenticket etc.
gelten auch für diese Busse)

Die Versammlung beginnt um 12:00 Uhr und dürfte bis ca. 17:00 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 mit Aussprache
3. Rechnungsbericht und Bericht der Kassenprüfer
4. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstandes
5. Wahl des Vorsitzenden und der Rechnungsprüfer
- 6.

a) Herausgabe des 9. Jahreshaftes der GFM

b) Transrapid-Fahrweg, Verwendung der Transrapid-Fahrzeuge TR 07, TR 08 und TR 09

c) Interessenbekundungen zum Transrapid

d) Beitragswesen

e) Etatbeschluß für 2010

7. Entscheidung über eingereichte Anträge

Reichen Sie Ihre Anträge bitte schriftlich mit Begründung bis 24.11.2009
(Eingangsdatum) 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 –

Rechenschaftsbericht über die Arbeit des Vorstandes der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. vom 06.07.2008 bis 28.11.2009

Die für September 2008 vorgesehene Dresdener Fachtagung wurde von den Veranstaltern frühzeitig abgesagt. Die Welt-MagLev-Konferenz 2008 in San Diego hatte das Thema *Hafenlogistik* als Schwerpunkt.

Als erster Erfolg nach dem Abbruch des Münchener Transrapid-Projekts konnte die erneute Erteilung der Betriebsgenehmigung für die Transrapid-Versuchsanlage [TVE] in Lathen gewertet werden.

Am 14.07.2008 wurde mit der Sächsischen Staatskanzlei die Anfrage des Ministerpräsidenten für eine Magnetschnellbahnstrecke Berlin – Prag – Wien – Budapest telefonisch besprochen und am 12.08.2008 beantwortet.

Schwerpunkt der GFM-Arbeit war nach der Betriebsaufnahme auf der TVE nunmehr die dauerhafte Aufrechterhaltung des Testbetriebs für künftige Magnetschnellbahnlinien. Hier gelang es vorerst mit vereinten Kräften, die Verlängerung der Betriebsdauer über den 30.06.2009 hinaus bis zum 30.04.2010 zu erreichen.

Nunmehr ist die Gründung einer Magnetschnellbahn-Bau und -Betriebsgesellschaft erforderlich.

Der Bürgermeister von Lathen wurde am 21.11.2008 telefonisch von dieser Notwendigkeit unterrichtet.

Ab 23.09.2008 wurde der Bundesregierung die Magnetschnellbahn als antizyklische Strukturinvestition unterbreitet.

Am 29. November 2008 tagte der GFM-Vorstand im Hotel Cordes am Rosengarten.

Am 15.12.2008 fand eine Besprechung im Europäischen Hof, Hamburg statt: Es bestand Einvernehmen, jetzt das Projektziel zu verfolgen. Im Rahmen einer Strategie zum Erhalt der Transrapid-Versuchsanlage Emsland wurde vereinbart, die Anbindung der TVE in das Primärprojekt einzubeziehen. Bis 12.01.2009 wurde zum Konferenzergebnis ein Projektband ausgearbeitet und nachfolgend an den Deutschen Bundestag versandt.

Am 17.01.2009 fand eine Redaktionskonferenz und Projektbesprechung in der Gaststätte Kiekeberg, Rosengarten, statt. Ihr folgte am 31.01.2009 eine zweite Redaktionskonferenz am selben Ort.

Ab 04.02.2009 wurde die Einholung von Interessenbekundungen für Magnetbahnlinien vorbereitet.

Am 09.02.2009 aktualisierte sich das Interesse an der Magnetschnellbahnverbindung von Berlin und Warschau.

Am 12.02.2009 wurde bei einer Erörterung zum Thema *Finanzmarktkrise* im Rudolf-Steiner-Haus, Hamburg, zur Stabilisierung der Wertschöpfungsketten die Magnetschnellbahn vorgestellt und ins Gespräch gebracht.

Am 14.02.2009 fand eine GFM-Vorstandssitzung in der Gaststätte Kiekeberg statt.

Am 04.03.2009 wurde in einem *Frühstücksgespräch* zum Thema *Forschung und Entwicklung* in Berlin die Magnetschnellbahn als Innovationsmotor vorgestellt.

Bis 30.03.2009 wurden weitere Unterlagen im Hinblick auf ein Interesse aus der Türkei und dem Orient erstellt.

EuroRapid: eoros *griech.* = Schwebefahrzeug, rapidus *lat.* = reißend schnell

Am 01.04.2009 gab es einen Fototermin auf der TVE Lathen und eine Besprechung in Meppen. Am 04.04.2009 fand eine Magnetschnellbahn-Strategiebesprechung in der Gaststätte Kiekeberg, Rosengarten, statt

Eine Konferenz am 21.04.2009 mit dem Leiter der TVE, Herrn Dr. Effenberger, wurde am 16.04.2009 in einer Vorbesprechung vorbereitet.

Am 25.04.2009 folgte eine GFM-Teamkonferenz in der Gaststätte Kiekeberg, Rosengarten.

Am 27.04.2009 wurde in Hamburg intern die Einsatzmöglichkeit der Magnetbahntechnologie in der Hamburger Hafenlogistik erörtert.

Am 05.05.2009 wurde die Anbahnung der Projektvorstellungen mit ThyssenKrupp telefonisch besprochen. Die Erörterung des Einsatzes der Magnetbahntechnologie mit den verkehrspolitischen Sprecherin der GRÜNEN in der hamburgischen Bürgerschaft am 05.05.2009 brachte keine wesentliche Bewegung in die Angelegenheit.

Am 20.05.2009 fanden weitere Fotoaufnahmen an der TVE Lathen sowie Erörterungen an der TVE und in Meppen statt.

Nachdem am 29.05.2009 eine Delegation aus der Schweiz die TVE besucht hatte, verfestigte sich das Schweizer Interesse an einem Bau einer ersten Magnetbahnlinie zwischen Bern und Zürich. In Hamburg wurde am gleichen Tage das Türkeiprojekt erörtert.

Auf Einladung der Universität Hamburg wurden am 10.06.2009 dort rechtspolitische Forderungen aus der Finanzkrise besprochen und dabei mit dem Chef des Leitungsstabes im Bundesministerium der Justiz der Rahmen für Magnetschnellbahnprojekte erörtert.

Am 18.06.2009 kam es zu einem telefonischen Kontakt zum *Desertec-Projekt 2020* zum Zwecke der Projektabstimmung

Am 19.06.2009 wurde die Bildung eines Innovationsfonds mit der Deutschen Bank erörtert.

Am 27.06.2009 wurden auf der 4. Verkehrskonferenz Ost der GRÜNEN in Berlin die Perspektiven des Magnetbahneinsatzes mit Teilnehmern erörtert.

Am 04.07.2009 fand in der Gaststätte Kiekeberg eine weitere Teamkonferenz statt.

Ab 06.07.2009 folgten weitere Vorbereitungen zur Gründung der Magnetschnellbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft und zur Projektverwirklichung in der Türkei. Es folgte am 12.07.2009 eine Redaktionskonferenz in Hamburg.

Am 16.07.2009 wurden weitere Fragen zum *Desertec-Projekt 2020* vorgeklärt und zur Projektabstimmung evaluiert.

Am 20.07.2009 fand Redaktionskonferenz in Hamburg betreffend Türkei statt.

Am 21.07.2009 wurde am Rande einer Grundsteinlegung zum Röntgenlaser des Deutschen Elektronen-Synchrotrons [DESY] in Hamburg Kontakt mit dem Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft aufgenommen sowie das TR-Projekt mit Dornier Consult erörtert.

Am 27.07.2009 wurde das weiteren Vorgehen in Hamburg besprochen und ein Newsletter vorbereitet. Vom 29.07. bis 06.08.2009 wurden Streckenpläne für Türkei und Orient für das Internet bearbeitet, am 05.08.2009 eine Präsentation in der Türkei in Hamburg erörtert.

Am 12.08.2009 folgten in Hamburg Erörterungen zum Innovationsfonds und zur Übermittlung der Internet-Präsentation.

Am 16.08.2009 waren schematische Linienübersichten fürs Internet fertiggestellt.

Am 17.08.2009 kam eine E-Mail-Rückantwort vom Ministerbüro des Bundesministeriums für Bildung und Wissenschaft: Die TR-Zuständigkeit liege doch noch beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

In der Zeit vom 19.08. bis 23.10.2009 wurde der Satzungsentwurf für den Innovationsfonds erarbeitet und der Projektrahmen erstellt

Am 26.08.2009 wurde das Türkeiprojekt in Hamburg erörtert, ab 02.09.2009 wurden Teile des Türkeiprojekts evaluiert.

Am 09.09.2009 wurden bei einem deutsch-italienischen Gewerkschaftstreffen im Italienischen Generalkonsulat, Hamburg, Arbeitnehmerfragen etc. für Magnetschnellbahnen erörtert.

Am 10.09.2009 fand eine Erörterung zu Projektteilen des Türkeiprojekts und zum Fonds in Hamburg statt, am 15.09.2009 folgte eine Information und Erörterung zu Projektteilen des Türkeiprojekts in Berlin.

Am 15.09.2009 konnten auf einem INFRANEU-Clubabend zur Fehmarn-Belt-Querung in Berlin der Nutzens einer Magnetschnellbahnverbindung ausführlich dargestellt, weitere Einzelbesprechungen geführt werden.

Am 18.09.2009 wurden weitere Filmaufnahmen auf der TVE, Lathen erstellt, anschließend erfolgten Besprechung und Filmvorführung in Meppen.

Bei einer Arbeitsbesprechung am 20.09.2009 in der Gaststätte Kiekeberg wurde vereinbart, einen „Newsletter“ noch vor der Bundestagswahl am 27.09.2009 elektronisch zu verbreiten. Der Rundbrief mit dem Titel „Zukunft in Höhe Null“ wurde am 22. und 23.09.2009 in Umlauf gebracht.

Am 04.10.2009 wurden mit der neugewählten Bundesregierung wurden erste Briefkontakte aufgenommen.

Am 22.09.2009 folgte eine weitere Arbeitsbesprechung zu Projektteilen des Türkeiprojekts in Hamburg-Harburg, Bruzzelhütte.

Am 14.10.2009 wurden im Rahmen einer INFRANEU-Jubiläumsveranstaltung in den Berliner Wasserbetrieben die Kontakte mit der polnischen Vertretung fortgeführt und weitere Gespräche zum Einsatz der Magnetbahntechnologie geführt.

Bis 23.10.2009 wurde ein Entwurf der Fondssatzung fertiggestellt. Das Türkeiprojekt wurde weiterhin begleitet. Anschließend wurde die Einwerbung finanzieller Mittel vorbereitet.

Am 24.10.2009 tagte der GFM-Vorstand im Hotel Cordes am Rosengarten.

Am 02.09.2009 wurden auf dem Rußland-Forum der Handelskammer Hamburg und bei einem anschließenden Senatsempfang im Hamburger Rathaus Gespräche mit Teilnehmern aus der Russischen Föderation geführt. Schwerpunktthemen des Forums waren Wasser, Energie etc. einschließlich Finanzbeziehungen.

Am 05.11.2009 folgte die Teilnahme an einer Festveranstaltung der Technischen Universität Hamburg-Harburg mit Gesprächen zur Magnetbahnforschung und weiteren Entwicklung.

Die weitere Arbeit bis 28.11.2009 diente weitgehend der Vorbereitung einer Einwerbung finanzieller Mittel.

Gegeben zu Rosengarten am 28.11.2008

Friedrich Wilhelm Merck

– GFM-Vorsitzender –

Hermann Kemper: Vater der Magnetbahn (05. April 1892 - 13 Juli 1977)

Hermann Kemper wurde am 05. April 1892 in Nortrup (Altkreis Bersenbrück; heute Landkreis Osnabrück) geboren.

Vier Jahre zuvor hatte sein Vater eine Fleischwarenfabrik gegründet, die sein einziger Sohn später einmal übernehmen sollte. 1910 legte Hermann Kemper im Realgymnasium in Quakenbrück das Abitur ab und begann seine kaufmännische Lehre bis 1914. Der erste Weltkrieg unterbrach seinen bis dahin vorgezeichneten Lebensweg. Zwischen 1918 und 1919 gelangte er zu der Erkenntnis, dass seine beruflichen Ambitionen nicht so sehr zur Fleischwarenproduktion, sondern vielmehr zur Elektrotechnik tendierten. Er begann seine Praktikantentätigkeit in der Elektrofabrik „Geb. Körting AG“ in Hannover-Linden und nahm anschließend das Studium der Elektrotechnik an der Technischen Hochschule Hannover auf, das er im Mai 1923 „mit Auszeichnung“ abschloss.

Während seines Studiums hatte er 1922 die Idee, zur Überwindung der bei der rollenden Fortbewegung zwischen Rad und Schiene entstehenden Lärm- und Verschleißeffekte elektromagnetische, berührungsfrei arbeitende Kräfte einzusetzen.

Bereits 1902 hatte der Amerikaner A.C. Albertson ein Patent auf „Magnetkissen“ erhalten. 10 Jahre später meldete Benjamin Graeminger aus Zürich in Österreich ein Patent für eine elektromagnetische Aufhängevorrichtung an.

Zwischen 1912 und 1914 baute der Franzose Emile Bachelet ein erstes Versuchsmodell nach dem elektromagnetischen Prinzip.

Hermann Kemper wusste davon. Aber ihm gelang es als erstem, eine funktionsfähige, regelbare Schaltung für das Schweben nach dem Prinzip der elektromagnetischen Anziehung (EMS-elektromagnetisches Schweben) zu bauen.

Kemper sah in seinen Erfindungen bereits damals konkrete Anwendungsmöglichkeiten: Rohrbahnen sollten das Hochgeschwindigkeitstransportmittel der Zukunft werden. Sein Konzept sah das berührungsfreie Tragen und Führen eines spurgeführten Fahrzeuges in einem Röhrensystem vor. Als Antrieb der Fahrzeuge sollte ein im Fahrweg – der Röhre – verlegter Linearmotor dienen. In den luftleer gepumpten Röhren wollte Kemper Reisegeschwindigkeiten von 1.000 bis 3.000 km/h erreichen.

Die Magnetschnellbahn Transrapid wäre ohne seine genialen Erfindungen nicht denkbar. Es ist das Verdienst Hermann Kempers, die grundlegenden Arbeiten für die elektromagnetische Schwebetechnik, wie sie heute in der Magnetschnellbahn Transrapid realisiert ist, geleistet zu haben.

Die Magnetschnellbahn zählt zu den großen technischen Innovationen des 20. Jahrhunderts. Die Magnetfahrttechnik überwindet die technischen Grenzen, die dem Rad-/Schiene-System bei der konventionellen Eisenbahn gesetzt sind.

Mit der Magnetschnellbahn entstand erstmals in der Geschichte der Technik ein vollkommen berührungsfrei funktionierendes, elektronisch gesteuertes, spurgeführtes Verkehrsmittel, mit dem das Bahnfahren schneller, sicherer, umweltfreundlicher, wirtschaftlicher und komfortabler wird:

Eine neue Ära des Bahnverkehrs hat begonnen.

Bildung und Forschung sind unsere Zukunft

Peter Krämer

Nahezu täglich werden wir mit neuen Hubsbotschaften über die Weltwirtschaftskrise konfrontiert. Politiker aus allen Parteien bombardieren uns fortlaufend mit Vorschlägen und Patentrezepten, die nur ihre eigene Ahnungslosigkeit und Hilflosigkeit dokumentieren.

Wie ist die Lage wirklich? Ein deutscher Banker hat mir die Lage der Weltwirtschaft treffend wie folgt beschrieben:

„Wir alle befinden uns am Anfang eines dunklen Tunnels. Kein Mensch, kein noch so hochrangiger Experte weiß, wie lang der Tunnel ist. Gleichzeitig müssen wir jede Sekunde damit rechnen, dass uns ein Geisterfahrer mit voller Fahrt entgegenkommt.“

Das immense Ausmaß der Krise wird an zwei Beispielen deutlich:

1. Laut Goldman Sachs kann das Bruttoinlandsprodukt der USA im vierten Quartal 2008 bis zu 7,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr sinken, eine Ziffer, die, wenn sie sich so bestätigt, nicht mehr nur eine schlichte Rezession bedeutet, sondern eine Katastrophe wäre.

2. China behauptet, dass sein Bruttoinlandsprodukt noch im Oktober 2008 um neun Prozent gestiegen ist. Dies kann nicht stimmen. Bereits im September 2008 sank die Stahlproduktion gegenüber dem Vorjahr um neun Prozent, im Oktober um 17 Prozent, selbst im November waren es noch zwölf Prozent! Jedem, dem bekannt ist, dass die Stahlproduktion nicht nur ein maßgeblicher Indikator, sondern das Herz der chinesischen Wirtschaft ist, weiß, was diese Ziffern bedeuten. China

steht am Anfang einer tiefen Rezession. Es besteht die große Gefahr, dass die chinesischen Börsen zusammenbrechen. Schon jetzt werden Tausende von kleinen und mittleren Fabriken geschlossen; der aus Kleinunternehmern und Facharbeitern bestehende chinesische Mittelstand verliert seinen hart erarbeiteten Wohlstand. Dazu kommt die 700 bis 800 Millionen Menschen zählende chinesische Landbevölkerung, die benachteiligt und deshalb unzufrieden ist. Dies kann zu einer Instabilität Chinas mit weltweiten Konsequenzen führen.

Wenn schon keiner von uns die Zukunft vorhersagen kann, sollten sich die Verantwortlichen zumindest die Mühe machen, die Vergangenheit zu analysieren. Hätte unser Boom von 2002 bis September 2008 überhaupt ohne das Wachstum Chinas und Indiens stattgefunden? Wahrscheinlich würde bei einer solchen Simulation herauskommen, dass unsere Wirtschaft stagniert hätte bzw. nur minimal gewachsen wäre.

Was kann die internationale Politik tun, welche Schritte muss die deutsche Bundesregierung einleiten? Das nicht nur von Helmut Schmidt seit Langem geforderte internationale Finanzkontrollsystem muss schnellstmöglich beim Internationalen Währungsfonds etabliert werden. Selbst wenn jede Bank nur verpflichtet würde, „gläserne Bücher“ zu führen, d. h. auch die Finanzprodukte ihrer weltweit agierenden Töchterfirmen inklusive der Aktien-, Hedge- und Derivatfonds of-

fenzulegen, wäre dies eine vertrauensbildende Maßnahme, deren Wirkung nicht zu unterschätzen ist.

Wir brauchen darüber hinaus eine ausreichende Mindesteigenkapitalquote der Banken, die sich auch auf die Fonds erstrecken muss, die sie selbst herausgeben. Banken können nicht nur wie in der Vergangenheit in Form von Provisionen mit Lateinamerika-, Asien-Fonds oder Ähnlichem verdienen, ohne selbst mit im Risiko zu sein.

Steuererleichterungen, Konsumgutscheine oder, um das absurdeste Beispiel des letzten Konjunkturprogramms der Regierung anzuführen, befristete Steuerbefreiung für Neuwagen lindern die Krise nicht.

Steuererleichterungen: Circa 30 Prozent der arbeitenden Bevölkerung sind als Niedriglohneempfänger ohnehin von der Lohnsteuer befreit. Die restlichen 70 Prozent werden angesichts der Weltwirtschaftskrise, die auch ihren persönlichen Wohlstand bedrohen wird, das Geld in dieser Situation sicherlich nicht ausgeben. Die ohnehin hohe Sparquote in Deutschland würde noch weiter steigen. Konsumgutscheine sind vielleicht aus sozialen Gründen für Hartz-IV-Empfänger oder Rentner mit geringem Einkommen notwendig; der konjunkturelle Einfluss bestünde jedoch in einem Einmaleffekt ohne jede nachhaltige Wirkung.

Was also ist zu tun, wenn niemand von uns weiß, wie tief die Krise gehen und wie lange sie anhalten wird? Eines scheint mir jetzt schon sicher: Obwohl

wir die Länge des Tunnels nicht kennen, wird er ein Ende haben. Der Druck der unter der Krise leidenden Bevölkerung wird weltweit die Regierungen relativ schnell zwingen, das notwendige internationale Finanzkontrollsystem zu etablieren.

Jetzt kommt es darauf an, für die Zukunft bestens gerüstet zu sein. Dies bedeutet für uns als Exportnation ohne eigene Rohstoffbasis, unser antiquiertes Bildungssystem sofort und radikal zu reformieren. Krippen- und Kita-Plätze müssen für alle geschaffen werden, die dies brauchen. Die Ganztagschule ist flächendeckend einzuführen. Schulen und Universitäten sind personell und materiell endlich so auszurüsten, dass es unseren Kindern wieder Freude macht, zu lernen und selbstbewusst ihre Zukunft zu gestalten.

Investitionen in die Köpfe unserer Kinder bedeutet auch, in und nach der Krise stark zu sein.

Also: Konjunkturprogramm von 50 Milliarden Euro ja, aber bitte zielgerichtet für die Reform und den Ausbau von Bildung, Forschung und Entwicklung.

So haben wir die Chance, unser Land wieder zukunftsfest zu machen!



Der Reeder Peter Krämer ist Mitbegründer der „Hamburger Gesellschaft zur Förderung der Demokratie und des Menschenrechts“.

Hamburger Gesellschaft zur Förderung der Demokratie und des Völkerrechts e.V.
Mattentwiete 1, 20 457 Hamburg, Tel.: 040-36 903 245, Fax.: 040-36 903 264

Auf jedes Dach?

Zum Brief von Leser Claus Scheuber „Besser die Solaranlage auf jedem Dach“ in der F.A.Z. vom 29. Dezember: Leser Scheuber findet, dass eine Solaranlage auf jedes Dach gehöre. Sein erster Grund hierfür ist der gesetzlich garantierte Ertrag mit der prognostizierten Realrendite, die diese Anlage finanzierbar macht, wobei er wahrscheinlich die Einspeisevergütung für die in das Netz gelieferten Kilowattstunden meint. Leider fällt aber dieser „gesetzlich garantierte Ertrag“ nicht wie Manna vom Himmel, sondern diesen „Ertrag“ bezahlt sein Nachbar über seine Stromrechnung. Leser Scheuber sollte sich einmal überlegen, was passieren würde, wenn heute wirklich eine Photovoltaik-Anlage auf jedem Dach wäre. Dann hätte jeder diesen „Ertrag“ über die Einspeisevergütung und würde damit gleichzeitig in Art eines Nullsummen-Spiels mit seiner eigenen Stromrechnung die „Erträge“ aller anderen mitfinanzieren. Wenn dann alle dazu noch völlig autark wären, dann wäre der so eingespeiste Strom unverkäuflich, da viel zu teuer. Um nicht zu den Dummen zu gehören, überlege ich jetzt, mir auch solch einen Goldesel anzuschaffen.

GÜNTER UNSELD, BERLIN

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
MONTAG, 14. DEZEMBER 2009



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
— 16. JANUAR 2010 · NR. 13 · SEITE 19 —

Redaktion

Unglaublich: Bahn ließ Todeswahrscheinlichkeit ihrer Fahrgäste kalkulieren

■ Die Ära Hartmut Mehdorn ist bei der Bahn vorüber. Doch der Mann wurde wohl nicht nur wegen der bekannt gewordenen Datenskandale weggelobt. Denn im Keller der Bahn liegen weitere Leichen: So wurde in den Führungsetagen der Bahn zynisch der Tod von Fahrgästen durchkalkuliert.

Weil die Kassen leer und das Netz der maroden und dringend sanierungsbedürftigen Strecken kaum noch zu überschauen ist, hat die Bahn schier unglaubliche Berechnungen anstellen lassen: Die Bahn hat mit dem Tod gepokert. Das haben ranghohe Mitarbeiter aus der Konzernzentrale bestätigt. Weil in den zurückliegenden Jahren an vielen Stellen das Geld für die dringend erforderliche Sanierung maroder Strecken fehlte, mussten Betriebswirte für die Bahn insgeheim eine unglaubliche Rechnung erstellen. Die Fragestellung lautete: Wie viel kostet es das Unternehmen, wenn marode Strecken nicht saniert werden und es dann dort zu schweren Unglücken mit Toten kommt? Ist es vielleicht kostengünstiger, marode Strecken nicht oder nur notdürftig zu sanieren und im Ernstfall den Hinterbliebenen Entschädigungen zu zahlen? Oder ist es unter Berücksichtigung der statistischen Wahrscheinlichkeit von Unglücken auf solchen Strecken kostengünstiger diese zu sanie-

ren und die Risiken somit komplett auszuschalten? Mitarbeiter der Führungsetage der Deutschen Bahn haben uns über diese Berechnungen informiert. Nach Angaben aus dem Unternehmen werden sie außerhalb der Abteilung der Betriebswirte von vielen Mitarbeitern nicht nur ethisch als verwerflich angesehen.

Ein Mitarbeiter, der seit mehr als 30 Jahren bei der Bahn arbeitet, sagt dazu: »Weil die Züge nicht kostendeckend fahren, wurde in den vergangenen Jahren immer mehr an der Sicherheit gespart. Die Instandsetzung der Schienen wurde vernachlässigt. Mindestens zehn Prozent des Streckennetzes müsste eigentlich sofort stillgelegt werden.« Der Bund ist hundertprozentiger Eigentümer der Bahn. Und der Bund nimmt auf alle wichtigen Entscheidungen Einfluss. Vor diesem Hintergrund sagt ein ranghoher Frankfurter Mitarbeiter der Bahn: »Die Bundesregierung kann hier jetzt nicht behaupten, von solchen skandalösen Berechnungen keine

Kenntnis gehabt zu haben. Es gibt noch viele solcher Skandale bei der Bahn, die aus rein politischen Gründen immer wieder unter den Teppich gekehrt wurden.« Ein anderer Mitarbeiter, der ebenfalls tiefe Einblicke in die Frankfurter Führungsetage hat, behauptet: »Die Bahn verdient eigentlich noch weniger Vertrauen als die Banken in der Finanzkrise.« Die Notfallpläne der Bahn seien weiterhin eine Katastrophe. Auch nach dem ICE-Unglück vom April 2008 am Landrückentunnel, bei dem sogar der Lokführer des Rettungszuges betrunken gewesen sein soll, habe sich wenig getan. Das Regierungspräsidium Kassel hatte Ende 2008 in einem Untersuchungsbericht »bauliche sicherheitstechnische Defizite« der Bahn gerügt und ihr ein katastrophales Katastrophenmanagement vorgeworfen. ■



Ethisch umstrittene Risikokalkulation – Sanieren oder Tote in Kauf nehmen?



Aufnahme unseres Mitglieds Harald Naglatzki

Deutsche **EORO RAPID** GmbH & Co. KG

Heimfelder Straße 135

D-21075 Hamburg

☎ & 📠: 0(049) 4105 4555

E-MAIL: contact@eororapid..com

Abschrift



Hauptcontor: Virchowstraße 10
D-22767 Hamburg

Deutsche **EORO RAPID** GmbH & Co. KG
Triftstraße 40 A · D-21075 Hamburg

Hamburg, den 02. Januar 2009

Frau Bundeskanzlerin

Dr. Angela Merkel

– *eigenhändig* –

Bundeskanzleramt

Willy-Brandt-Straße 1

10557 Berlin

Per Telefax 01888 400 1850

– Investition in Neue Technologie –

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin Dr. Merkel,

für das neue Jahr wünschen wir Ihnen von Herzen gutes Gelingen und Gottes Segen.

Mit Freude haben wir Ihre Neujahrsansprache aufgenommen. – Wir nehmen Sie beim Wort. Nach unseren Schreiben vom 12. und 18.12.2008 sowie entsprechend dem Stichwortprotokoll vom 15.12.2008 über eine Machbarkeit und Anfangsfinanzierung für die TR-KGaA können wir Ihnen heute mitteilen, daß wir für die Investoren ein notariell abgesichertes Treuhandkonto einrichten. National und international bereitstehende Investoren erwarten zur Bereitstellung und Einzahlung der Kapitaleinlagen für das Magnetschnellbahn-Verkehrsprojekt die verbindliche Realisierungszusage der Bundesregierung.

Alle erprobten und zugelassenen Konstruktionselemente können von der Transrapid-Versuchsanlage Emsland [TVE] für die Primärstrecke nach Berlin übernommen werden. Eine Rahmensicherheit für das Gesamtprojekt ist somit gegeben. Die entsprechenden projektbezogenen Unterlagen stehen Zug um Zug zur Verfügung.

Mit der Fachkompetenz unseres -Teams stehen wir Ihnen für ein persönliches Gespräch in Ihrem Hause zur Verfügung. Im Geiste und zur Verwirklichung der Inhalte und Ziele Ihrer Neujahrsansprache 2009 freuen wir uns auf Ihre positive Antwort und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Deutsche EoroRapid GmbH & Co. KG

gez. Friedrich Wilhelm Merck

gez. Rindfleisch

gez. Bernd Otto Mütze

gez. Mansfeld



ROLF TRAUERNICHT

26629 Großefehn, Kirchweg 10
Telefon: 04943 / 209 239 dienstlich
Telefon: 04943 / 209 226 Sekretariat
Telefon: 04943 / 209 235 privat
FAX: 04943 / 209 425
Handy: 0170 / 570 14 97
f.hein@trauco.de Sekretariat / tullum@ewetel.net

Großefehn, im Februar 2009 / RT/H

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit meinem heutigen „Bettelbrief“ wende ich mich an Persönlichkeiten in der Politik, der Wirtschaft, an die Organisationen der Freien Berufe wie Wirtschaftsprüfer, Architekten, Bauingenieure und Rechtsanwälte, an die Industrie- und Handels- und Handwerkskammern sowie an Freunde und Wegbegleiter.

Seit acht Jahren kämpfe ich mit Mitstreitern für den in Deutschland mit Milliardenbeträgen entwickelten Transrapid. Im März 2000 wurde ich von meinen Groninger Freunden gebeten, an einer Probefahrt in Lathen teilzunehmen; alle Gäste waren hellauf begeistert - mit 450 km/h und mit nur 1 Bar Druck auf den Fahrweg über die Erde zu schweben (das RAD-SCHIENE SYSTEM erzeugt eine Punktbelastung von 5.000 bar im Hochgeschwindigkeitsverkehr von 300 km/h). Die Niederländer, die uns 1999 mit 23 Millionen DM bei dem vorzeitigen Lückenschluss der A 31 unterstützten, stellten in DEN Haag 2,7 Milliarden in den Haushalt, die Nord Provinzen gaben eine Milliarde dazu für eine Transrapid Strecke DEN Haag nach Groningen. Im Mai 2006 nahm ich mit 40 Ostfriesen in DEN Haag an einer Demonstration für den schnellen Zug teil.

Der geplante Bau scheiterte, weil das Signal für den Weiterbau nach Hamburg fehlte.

Nun droht das Aus für eine 1. Anwendungs-Strecke in Deutschland. **Das gilt es zu verhindern!**

Die Versuchsanlage in Lathen soll ab Juli d.J. zurückgebaut werden, ohne dass noch Versuche für die Verbilligung des Fahrwegs durch neuere Patente gefahren werden – der Fahrweg kann danach um ca. 40% billiger gebaut werden, ebenerdig oder aufgeständert – die Technik soll von den Firmen SIEMENS und KRUPP ins Ausland, voraussichtlich nach China, verkauft werden.

Im Augenblick geht es darum, die Schließung der Versuchsanlage Lathen, die TVE, durch entsprechendes Engagement zu verhindern. Das zu organisieren verursacht Kosten.

Zur Kostendeckung unterbreitet mir ein Emdener Bürger den nachstehenden Vorschlag, den ich gerne aufgreife und an alle Adressaten weiterleite: „Ich habe jahrelang mit Stolz einen Aufkleber an meinem Auto angebracht: Wir sind für den vorzeitigen Lückenschluss der A 31 für 50 DM durch die Gegend gefahren – das würde ich auch gerne für den Transrapid investieren (50,00 Euro).“

Die ersten 1000 Exemplare eines solchen Werbe- Aufklebers „ Pro Transrapid / Pro Versuchsanlage Lathen TVE “ sind gedruckt. Das Spenden-Konto lautet:

**Kontoinhaber: Rolf Trauernicht als Treuhänder, Kirchweg 10, 26629 Großefehn
Raiffeisen-Volksbank eG, Konto-Nr.: 850 8717 301, BLZ 285 622 97**

Meinen Industrie-Freunden und die es sich leisten können wäre ich für einen größeren Beitrag sehr dankbar!

Jeder von Ihnen ist aufgerufen, aktiv mitzuwirken bei unserem Vorhaben. Herzlichen Dank! Unsere Enkel werden es uns danken!

Sehr herzliche Grüße aus unserem schönen Ostfriesland

Ihr/ Euer

Anlage



Rolf Trauernicht / Tullum

Ostfriesen Zeitung

Unabhängige und überparteiliche Tageszeitung für Ostfriesland

SONNABEND, DEN 13. DEZEMBER 2008, SEITE 14

SONNABEND, DEN 7. FEBRUAR 2009, SEITE 16

OZ-GLOSSE

KONFUZE SAGT: FAHREN IST SCHWEBEN

Gut verkauft

VON KARIN LUPPEN

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 Magnetschwebbahn - schon lange. Nun unsere Prophezeiung: Thyssen schließt die Teststrecke im Emsland. Der Konzern wird die Patente an die Chinesen verkaufen, die den Schwebezug 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.



Hamburger  Abendblatt 21

Freitag, 4. Dezember 2009

DIESE WOCHE

TULLUMS KAMPF FÜR DEN TRANSPERAPID

Der Visionär

VON UWE HEITMANN

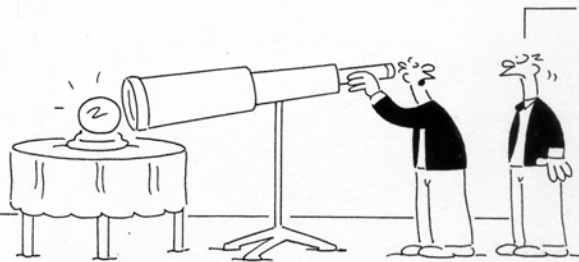
Tullum will es also nochmal wissen. Mit 84 Jahren schickt sich die Großefehner Unternehmer-Legende an, das scheinbar Unmögliche möglich zu machen: Er zündet dem Transrapid ein letztes Überlebenslicht an - und das, obwohl Politik und Wirtschaft das Begräbnis erster Klasse längst beschlossen haben. Doch Rolf Trauernicht wirbt weiter mit heißem Herzen für die Magnetbahn, er buhlt um Unterstützer, er spendiert selbst 125 000 Euro. Er mag einfach nicht hinnehmen, dass eine revolutionäre Erfindung an Ignoranz und kurzsichtiger Technologie-Skepsis scheitert.

Anders als damals aber, als Tullum reihenweise Freunde und Förderer zur ideellen und monetären Unterstützung des A 31-Lückenschlusses bewegen konnte, dürfte ihm das beim Schwebezug viel schwerer fallen. Denn obwohl alle Welt von den Vorzügen der Stelzenbahn überzeugt ist, haben in Deutschland Generationen von Verantwortlichen bei der Schaffung einer Referenzstrecke versagt. Berlin-Hamburg, Düsseldorf-Dortmund und von München zum örtlichen Flughafen - jede Trasse ist letztlich im Nirgendwo gelandet. Alle Tests im Emsland sollen also sinnlos gewesen sein, 800 Millionen Euro wären in den Sand gesetzt.

Es sei denn, Tullum hat Erfolg. Den scheidenden Wirtschaftsminister Walter Hirche hat er zwar hinter sich. Doch seiner Initiative fehlt es (noch) an Breite. Der Grund ist klar: Während bei der A31 die Unternehmer schnell den Nutzen erkannten und die Geldbörsen öffneten, erschließt sich der eigene Vorteil beim Transrapid eben erst auf den zweiten oder dritten Blick. Trauernicht droht also das Schicksal vieler Visionäre: Sie wissen, dass sie richtig liegen. Doch auf der Gegenseite steht das Imperium der Alltagsrechthaber, der Herrscher der Klarsichthüllen und Träger öffentlicher Bedenken. Kein leichter Kampf für einen 84-Jährigen.

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
DONNERSTAG, 31. DEZEMBER 2009 · NR. 303 · SEITE 23

PROGNOSEABTEILUNG



„Sie wollten es doch diesmal sehr genau...“

Die Tageszeitung, 31.01.2009

Mr. A31 will den Transrapid

Gibt es noch Hoffnung für den Schwebezug? Ein Unternehmer macht Stimmung für die Magnetbahn und will das Aus der Testanlage im Emsland verhindern – und es gibt eine neue Technologie

VON KAI SCHÖNEBERG

„Das ist genau so, als ob ich in meiner Firma noch elektrische Schreibmaschinen hätte“, sagt Rolf Trauernicht. Der 84-jährige Baustoffunternehmer aus dem ostfriesischen Großefehn gerät richtig in Rage, als er an diesem Freitag, bekleidet mit kuscheligen Filzpantoffeln Größe 50, der verdutzten Journalistin in Hannover seinen Traum vom Schwebezug vorträgt. Es könne nicht angehen, dass „unsere Enkel Lizenzgebühren bei den Chinesen zahlen müssen“, ärgert sich der Seniorchef der Firmenholding Traucon mit 1.000 Mitarbeitern und 230 Millionen Euro Jahresumsatz. Deshalb setzt sich Trauernicht für eine Initiative zur Rettung des Transrapids ein.

Der Teststrecke im emsländischen Lathen droht im Sommer das Aus, nachdem auch die Strecke in München aus Kostengründen platze. Aber Trauernicht ist in seiner Heimat fast so bekannt wie Otto Waalkes. Spitzname: „Mr. A31“. Ende der 90er Jahre brachte er 1.600 Unternehmer aus der Region zum Spenden und schaffte es mit viel Engagement, dass die „Ostfriesenspieß“ genannte Emslandautobahn ent-

lang der holländischen Grenze um Jahre früher fertig gebaut wurde als geplant.

Trauernicht hat schon in Den Haag für eine Magnetbahn-Strecke über Groningen nach Hamburg demonstriert. „Die Holländer wollten das“, ereifert er sich, „nur die Deutschen wollten nicht“. 125.000 Euro will Trauernicht für den längst von der Politik mangels Geld abmoderierten „Eurorapid“ spenden. „Der Transrapid muss in Deutschland schweben“, steht auf Aufklebern, mit denen Trauernicht jetzt um Spenden wirbt. Vielleicht passiert ja ein Wunder – wie bei der A31.

Angeblich gibt es sogar Hoffnung: „Die Teststrecke darf nicht abgebaut werden“, sagt Hermann Flessner. Der emeritierte Informatikprofessor und Transrapid-Experte will die Schwebebahn binnen „maximal zwei Jahren“ mit einer neuen Technologie konkurrenzfähig zu ICE und Flugzeug machen. Flessner hat Fahrweg-Träger konzipiert, die mindestens um ein Drittel günstiger sein sollen als die alten – zudem lösten sie ein Genehmigungsproblem. Für schlappe zwei Millionen Euro will Flessner nun seine „geschleuderten mo-

dularen Fahrweg-Träger“ in Lathen testen. Sonst, sagt der Professor, „nehmen wir die Angebote aus dem Ausland an“.

Ob sich ein mit allen Wassern gewaschener Landeswirtschaftsminister von einer so ausgebufften Drohung beeindrucken lässt?

Ja. Walter Hirche (FDP) spricht von einer „bemerkenswerten politischen Initiative“. Er hätte nichts dagegen, die Transrapid-Versuchsanlage auch über den Sommer hinaus zu genehmigen. Das Projekt müsse aber zunächst mit dem Bund besprochen werden. Zudem dürften Siemens und Thyssen das Transrapid-Fahrzeug, das derzeit noch in Lathen Achten dreht, nicht abziehen. „Ich habe den Eindruck, da ist noch Spielraum drin“, sagt Hirche. Ob Fax oder Mp3-Dateiformat – Spitzentechnologien entwickeln und andere damit Geld machen lassen, das hält Hirche für „Technikmasochismus“.

Für Haushaltsmasochismus hält der Grünen-Abgeordnete des niedersächsischen Landtags, Enno Hagenah, den Plan: „Der Staat hat schon 1,4 Milliarden Euro in die gescheiterte Technologie investiert – irgendwann ist einfach Schluss.“

-----Original Message-----

From: Robert Gellekum [mailto:RGellekumIng-Consult@t-online.de]
Sent: Sunday, January 10, 2010 6:53 AM
Subject: Re: International Maglev Board

Lieber Michael, liebe Transrapid-Enthusiasten (TR-E),

10.01.2010

Habe Dank für die 1. mir vorliegende Information über das Vorhandensein von Kräften, die für die rechtliche Verlängerung des der Fa. IABG gehörenden Systems TVE über April 2010 hinaus sich einsetzen wollen. Erinnern wir uns: Das TVE sollte im Juni 2009 geschlossen werden. Dem glücklichen Umstand eines persönlichen Gespräches mit Herrn Freiherr zu Guttenberg, dem damaligen Bundeswirtschaftsminister, am 12. Mai 2009 mit einem unserer Transrapid-Enthusiasten scheinen wir die Verlängerung - wenige Tage nach dem vorgenannten Datum in den Medien bekannt gegeben - des status quo für das TVE verdanken zu können.

Nun bleibt zu hoffen, daß Herr Professor Johannes Klühspies, Präsident der IMB, noch rechtzeitig vor April 2010 den einen oder anderen Parlamentarier für ein Weiterbestehen des TVE zu begeistern vermag.

Über www.iabg.de/transrapid bekommt man jedenfalls keine frohe Kunde, die uns TR-E begeistern könnte.

Mit besten Grüßen Robert Gellekum (Mitglied des Vorstandes der GFM)

PS: Zur Anfügung "Der TR09, aufgenommen am 07. Mai 2007, möchte sich auch von Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesminister verabschieden". Eingangsbegrüßung eines 25 minütigen Gespräches am 18. Mai 2009 auf der Logistic Messe München. mit Herrn Karl-Theodor Freiherr zu Guttenberg

(Anm.: Das Gespräch fand laut einer früheren Nachricht am Mittwoch dem 13. Mai statt)

Magnetschwebebahn (MSB) Transrapid TR09
 TR09 in Lathen an der
 TVE (Transrapid Versuchsanlage Emsland)
 geliefert vom
 Werk Kassel der ThyssenKrupp Transrapid GmbH
 gesteuert mit
 Systemkomponenten der Firma Siemens AG
 begrüßt vom
 Mitglied der Transportgruppe
 A.E.C.(Association Européenne des Cheminots,
 Europäische Eisenbahnvereinigung
 Herrn Dipl.-Ing. Robert Gellekum
RGellekumIng-Consult@t-online.de
 Transrapid Besucherzentrum Lathen: (05933) 6295



dem Kandidaten für die Europawahl 2009

Mit freundlichen Grüßen und den besten Wünschen
 überreicht vom
 BBT+V (Bundesbeauftragter Transrapid u. Verkehr),
 DIE GRAUEN-Generationspartei
 Dipl.-Ing. Robert Gellekum,
 St.Benedikt-Straße 23, 85716 Unterschleißheim
 Funkfon: (0160) 504 2658

DIE GRAUEN-Generationspartei
 TR09, 27.Febr. 2009



Betreff: Europawahl, Zukunftstechnologien für Deutschland: Erhalt des TVE (Transrapid Versuchszentrum Emsland) in 49762 Lathen

Dipl.-Ing. Robert Gellekum
BBT+V (Bundesbeauftragter Transrapid u. Verkehr) Kandidat für die
Wahl z. EP
DIE GRAUEN Generationspartei,
St. Benedikt-Str. 23, 85716 Unterschleißheim

Engagement für Zukunftstechnologie MSB Transrapid

Sehr geehrte Damen und Herren Besorgte um Zukunftstechnologien in
Europa, speziell in Deutschland,
liebe Transrapid-Enthusiasten,

im Bayerischen Rundfunk konnte man am 06. März 2009, gegen 08:00
Uhr, hören: „Die Mehrheit der Deutschen sorgt sich um die
wirtschaftliche Zukunft, 81% haben Angst“.

Man möchte den Verzagten zuraunen: „Kümmere Dich wenigstens
verbal, die demokratischen Grenzen ausschöpfend, um
Zukunftstechnologien, dann schwindet die Angst.“

Auch der Deutschlandfunk erwähnte die Magnetschwebebahn in seiner
Themenreihe -Wissenschaft im Brennpunkt - am 22.02.2009; 16:30
Uhr, mit der Sendung „Abgehängt oder angestachelt? - Deutschland
sucht seinen Weg zum Innovations-Weltmeister“.

Diese Aussage veranlasst mich gegen die Angst anzugehen; denn ich
setze mich weiterhin für eine der Zukunftstechnologien ein aus
dem Bereich spurgeführter Bahnen, nämlich der Magnetschwebebahn
(MSB), Transrapid.

Die Anfügung beinhaltet den sichtbaren Ausdruck des Vorstehenden
mit der Aussage, „Kandidatur bei der Wahl 2009 zum EP“.

Mit besten Grüßen
Robert Gellekum

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

DONNERSTAG, 14. JANUAR 2010 · NR. 11

SEITE 18 ·

Es geht um 0,0004712 Prozent CO₂ in unserer Luft

Zu „Röttgen kritisiert Amerika und China“ (F.A.Z. vom 24. Dezember): Ich wurde kürzlich auf dem Westenhellweg an einem Stand des „BUND“ von einem Mitarbeiter auf CO₂ angesprochen. Danach folgte folgendes Gespräch: „Wie hoch ist denn der Anteil des CO₂ in der Luft?“ Antwort: „Hoch“. „Wie hoch denn?“ „Sehr hoch“. „Wie viel Prozent?“ „Weiß ich nicht.“ „Was ist denn sonst noch in der Luft?“ Keine Antwort, nur ein staunendes Gesicht; „Haben Sie schon mal etwas von Sauerstoff gehört?“ „Ja, sicher, Sauerstoff ist in der Luft.“ „Wieviel Prozent denn?“ „Weiß ich nicht.“ Meine Antwort: „21 Prozent“; das erschien ihm glaubhaft. Neue Frage: „Was ist denn sonst noch in der Luft? Haben Sie schon mal etwas von Stickstoff gehört?“ „Ach ja, sicher Stickstoff ist auch noch in der Luft.“ „Wieviel Prozent?“ „Weiß ich nicht.“ Meine Erläu-

terung: „Etwa 78 Prozent“. Mein Gesprächspartner drehte sich um und sagte: „Das glaube ich Ihnen nicht, das kann nicht stimmen, denn dann bleibt ja für CO₂ nichts mehr übrig“, drehte sich um und ging. Er hatte diesmal fast recht. Es sind nur 0,038 Prozent CO₂ in der Luft.

Wer noch rechnen möchte: Also, 0,038 Prozent CO₂ sind in der Luft; davon produziert die Natur 96 Prozent, den Rest, also vier Prozent, der Mensch. Das sind dann vier Prozent von 0,038 Prozent also 0,00152 Prozent. Der Anteil Deutschlands hieran ist 3,1 Prozent. Damit beeinflusst Deutschland 0,0004712 Prozent des CO₂ in der Luft. Damit wollen wir die Führungsrolle in der Welt übernehmen, was uns jährlich an Steuern und Belastungen etwa 50 Milliarden Euro kostet.

DR.-ING. URBAN CLEVE, DORTMUND

Unabhängig hiervon ist es wichtig, mit dem Transrapid Energie+CO₂ einzusparen.

**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*

WDR Köln
„hart aber fair“
Appellhofplatz 1
50600 Köln

Tostedt, 6. April 2009

„hart aber fair“

Sehr geehrter Herr Plasberg,

gestatten Sie uns noch einmal an den Themenvorschlag:

**Gegenüberstellung Rad-Schiene-Schnellverkehr zum Transrapid
ein Pro und Kontra zur Magnetbahntechnik**

anzuknüpfen.

Wir, die Mitglieder der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V., möchten verhindern, daß deutsche Neuentwicklungen und Patente ins Ausland verkauft werden, wo sie erfolgreich einer Anwendung zugeführt und von dort aus wertschöpfend vermarktet werden. Wohin dies führt, zeigt das Beispiel der Opel-Werke in der Bundesrepublik, welche sich aus dem GM-Konzern äußerst schwierig herauslösen lassen, weil sie laut FAZ vom 26. Februar ihre Patente an eine amerikanische GM-Tochter übertragen und für den Einbau ihrer ursprünglichen Erfindungen dann auch noch Lizenzkosten entrichten müssen.

Gerade in der aktuellen Wirtschaftslage, in der hunderttausende Arbeitsplätze frei gesetzt werden, ist es erforderlich, daß eine innovative Technologie Zugang zu unserer Wirtschaft findet. Diese verhilft ausgehend von Deutschland und weiterführend in Europa nicht nur zu neuen Arbeitsplätzen, sondern leistet auch einen Beitrag zur Lebensqualität und ökologischen Bewußtsein in der Verkehrswegeplanung - analog zur Windkrafttechnik, bei der über 25000 neue Arbeitsplätze geschaffen wurden.

Wir dokumentieren unsere Arbeit in einem Jahresheft, das wir Ihnen hiermit zusenden wollen.

Sie können hieraus entnehmen, daß es noch vielen Widerstand gegen diese Technologie gibt, deren rationaler Beweggrund sich allerdings nur auf das Festhalten an althergebrachten Infrastrukturen und einfachen Gewohnheiten herunterbrechen läßt.

Wir möchten eine breitenwirksame Aufklärung erreichen, die auch dazu gereicht, der Wirtschafts- und Verkehrspolitik neue Weichenstellungen zu vermitteln, um so mehr als durch den Wechsel in der Geschäftsleitung der DB nunmehr neue Ausrichtungen möglich werden.

In diesem Sinne erhoffen wir auch Ihre Begeisterung und Neugier und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Anlagen

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

hartaberfair®

Westdeutscher
Rundfunk Köln

Anstalt des
öffentlichen Rechts

Durchwahl 9163
Durchwahl 8539

Datum 12.05.2009

Appellhofplatz 1
50667 Köln
Postanschrift
50600 Köln
Tel 0221 220-0
Fax 0221 220-4800
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

Sehr geehrter Herr Dr. Rumpel,

vielen Dank für Ihr Schreiben an den Moderator von „hart aber fair“ und Ihren Themenvorschlag **Pro und Kontra zur Magnetbahntechnik** im Zusammenhang mit der aktuellen deutschen und weltweiten Wirtschaftslage. Herr Plasberg hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

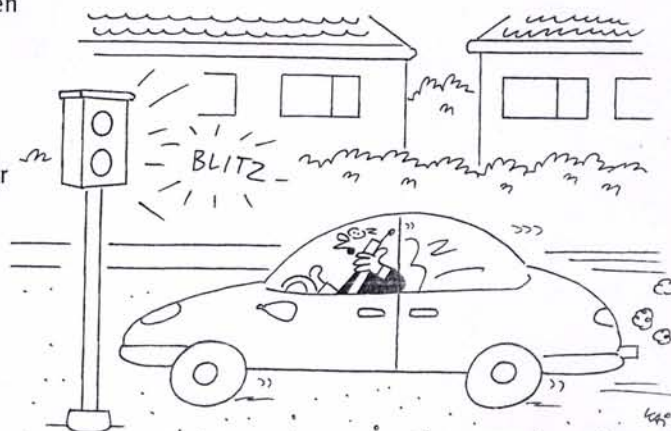
In der redaktionellen Vorbereitung unserer Sendung spielen Meinungen und Anregungen unserer Zuschauer eine wesentliche Rolle. Die von Ihnen geäußerte Sorge im Allgemeinen und im Besonderen hinsichtlich der Folgen der derzeitigen politischen und wirtschaftlichen Entwicklung wird, wie aus den vielen Schreiben an uns deutlich hervorgeht, von zahlreichen Bürgern geteilt.

Wir werden uns auch in Zukunft bemühen, differenziert und gut recherchiert Fakten zu den offensichtlichen Fragen der Gegenwart für unsere Zuschauer aufzubereiten.

Bitte bleiben Sie uns dabei ein treuer und kritischer Begleiter.

Mit freundlichen Grüßen


Stefan Wirtz
WDR – Redaktionsleiter
„hart aber fair“



FAZ 21. März 2009 Nr. 68

„Ich würde gerne meinen Kredit noch erhöhen ...“

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.

Verlag
Rheinischer Merkur
Heinrich-Brüning-Straße 9

53 113 Bonn

Rheinischer Merkur, Nr.14,2. April 2009, Dank an Hartmut Mehdorn, M. Rutz

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Mehdorn Episode ist beendet und man ist eigentlich geneigt es dabei belassen zu wollen und sich wichtigerem zuzuwenden, wäre da nicht die fürchterliche Hinterlassenschaft mehdornscher Missgriffe, Fehleinschätzungen und Ränke die, auch wenn Sie es in Ihrem Artikel anders sehen, so nicht stehen bleiben sollten. Da wären:

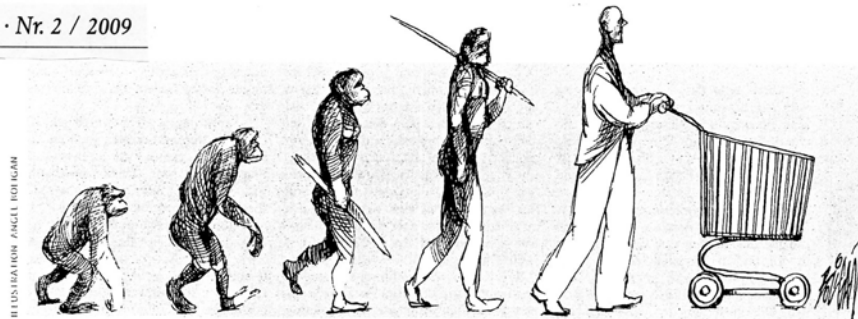
- Die 2,4 Mrd. € Gewinn von denen Sie berichten, die aber eingedenk der jährlich wiederkehrenden Klagen des Bundesrechnungshofes über das undurchschaubare Finanzregime der Bahn tunlichst zu bezweifeln sind und für die Sie auch keine Quelle nennen.
- Die 10-12 Mrd. €, die die Bahn jährlich aus öffentlichen Haushalten des Bundes und der Länder bezieht.
- Die drei von Mehdorn und seinen Auftraggebern mit den unsäglichsten Einwänden und Kabalen verhinderten Magnetschnellbahnstrecken Hamburg-Berlin, Ruhrgebiet und München mit denen dem Industrie- und Wissenschaftsstandort Deutschland auf dem Gebiet der Magnetfeldtechnik, deren Spannweite schon jetzt vom Transrapid bis zur Zähmung der Kernfusion reicht, schwerster Schaden zugefügt und den Reisenden mit einem antiquierten und unsicheren, aus dem 18. Jhd. entlehnten, zum Schnellverkehr hochstilisierten Rad-Schienensystem, minderwertige Technik aufgedrängt wurde.
- Die schweren Unfälle und Todesopfer, die auf das Konto dieser von ihm zu verantwortenden, ausgereizten Alttechnik gehen.
- Die nach dem Zufallsprinzip über das Land verteilten sog. Schnellstrecken die alle, aber auch alle, mindestens mit 100% Überteurung abgerechnet werden mussten und die weiterhin hohe Wartungsinvestitionen erfordern wie z.B. Hamburg-Berlin, wo im Rahmen einer 3 monatigen Sperrung nach nur wenigen Jahren Betrieb grundlegende Reparaturen stattfinden müssen. Kosten nicht genannt.
- Die Anlagen des Berliner Bahnhofes, dessen Glaskasten statt geplanter 600 Mio. € den Steuerzahler zuletzt 1,2 Mrd. € kostete und der uns technisch überhaupt nicht weiterbringt.
- Die unkritischen, frankophilen Neigungen zum TGV, Träger französischer Gloire, der wenn er denn mal durch deutsche Lande donnern sollte eine Völkerwanderung schall- und schlafgestörter Anwohner auslösen wird.
- Die überfüllten bundesdeutschen Verkehrswege, auf denen sich all die bewegen, die auf seine unpünktliche, unsichere, wartungsintensive Alttechnik verzichten wollen und sich dabei mit den Lastwagen von Schenker mischen, mit deren Frachterfolg er die Negativbilanz von Rad-Schiene aufzupolieren gedachte.
- Der Starsinn, mit dem er die Bahn aufs falsche Gleis, anstatt den richtigen Fahrweg setzte, hat Deutschland viel, hoffentlich nicht zuviel verlorene Zeit und Normenkompetenz gekostet.

Nein, dieser Wicht und sein fehlendes ingenieures Ethos gepaart mit Intransigenz, von einem Verkehrsminister, der seine Sozialisation in der Kommandowirtschaft erfuhr, kaum durchschaut, hat die an Borniertheit grenzende Verkehrspolitik in diesem Lande erst möglich gemacht.

Anstatt Mehdorn Tränen nachzuweinen sollten jetzt die Augen aufgemacht und die Ärmel hochgekrempt werden um seine ganze Hinterlassenschaft schnellstens dorthin zu verbringen wo sie schon lange hingehört, auf den Müllhaufen der Geschichte. Mit Technik die auch die auch in fernöstlichen Hinterhöfen zusammengeschaubt werden kann ist der Industrie- und Wissenschaftsstandort Deutschland samt seinem ambitionierten Sozialsystem nicht fortzuführen, wie jetzt auch gerade die Autoindustrie erfahren muss. Wie sagte Dr. Bernard Meyer von der Papenburger Werft, „Wir müssen den Ostasiaten immer eine Nasenlänge voraus sein!“ Ich füge hinzu, die von der Bundesregierung forcierte Bildungs- und Forschungsoffensive macht nur Sinn wenn sich der Kreis schließt und ihr auch eine Umsetzungsinitiative folgt, denn sonst fehlen die Gelder zur Fortführung und enttäuschte Ingenieure und Forscher wandern ab.

Mit freundlichen Grüßen Dr. Wulf H. Rumpel

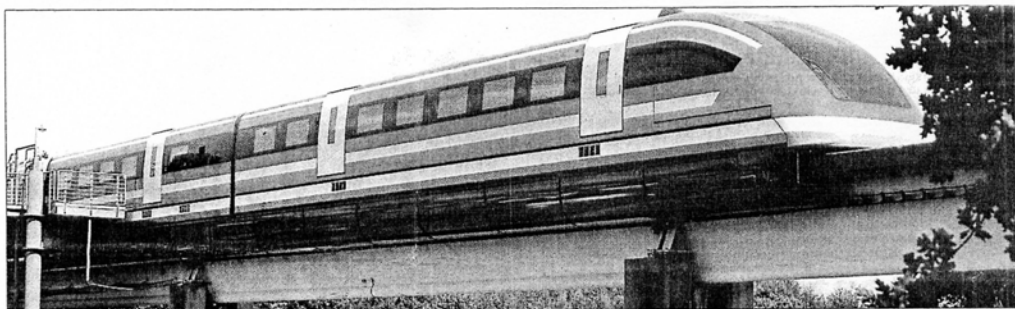
Rheinischer Merkur · Nr. 2 / 2009



NR. 79 | NORDWEST-ZEITUNG | SEITE 13 | FREITAG, 3. APRIL 2009

Neues Interesse an Transrapid-Teststrecke

MAGNETSCHWEBEBAHN Bayerisches Unternehmen will Anlage in Lathen nutzen – Gespräche angekündigt



Der Transrapid TR 09 (Archivbild aus dem August 2008) steht auf der Teststrecke in Lathen. Der Baukonzern Bögl will die Anlage nutzen.

BILD: DPA

Wirtschaftsminister Rösler sieht eine Chance für die Anlage. Eigentlich sollte sie Ende Juni den Betrieb einstellen.

LATHEN/HANNOVER/NEUMARKT/LNI – Niedersachsens Wirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP) will mit Vertretern der Industrie und des Bundes erneut ein Gespräch zur Zukunft der Transrapid-Teststrecke in Lathen (Kreis Emsland) führen. „Wir wollen ausloten, ob es eine Perspektive geben kann“, sagte ein Ministeriumssprecher am Donnerstag.

Zuvor war das Interesse des Baukonzerns Max Bögl an einer Nutzung der Strecke bekannt gewor-

IMMER WIEDER RÜCKSCHLÄGE FÜR „VERKEHRSMITTEL DER ZUKUNFT“

Die Magnetschwebbahn „Transrapid“ sollte nach Vorstellungen der Befürworter ein Verkehrsmittel der Zukunft und Exportschlager werden.

Bisher gibt es nur eine kommerzielle gut 30 Kilometer lange Strecke zum Flughafen von Shanghai in China. Andere Projekte

den „Unsere Firmengruppe hat ein Interesse an einer Weiterführung der Versuchsanlage, was aber nicht automatisch heißt, dass wir diese kaufen wollen“, sagte Konzernsprecher Jürgen Kotzbauer.

waren im Gespräch, konkret in Planung war aber nur die – inzwischen wieder verworfene – Trasse vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen.

Eine Magnetschwebbahn hat keine Räder und kein Getriebe. Stattdessen verfügt sie über ein elektromagnetisches Trag- und

„Das Interesse eines solchen Unternehmens kann neue Möglichkeiten eröffnen“, sagte der Sprecher des Ministeriums. Es müsste aber entscheidende Signale der Betriebsfirmen Siemens und

Antriebssystem. Die Bahn hat dabei keinen Kontakt zur Erde: Sie schwebt, weil sie von einem Magnetfeld gehalten, geführt und angetrieben wird.

Einen Rückschlag gab es für die Teststrecke im September 2006. Bei einem tragischen Unglück kamen 23 Menschen ums Leben.

Thyssen Krupp geben. Einen Termin für das Treffen gebe es noch nicht. Doch müsse dieser bald stattfinden, da Siemens und Thyssen Krupp den Testbetrieb zum 30. Juni einstellen wollten. Dies hat-

ten Vertreter der Firmen im vergangenen Dezember in einem Gespräch mit dem damaligen Wirtschaftsminister Walter Hirche (FDP) erklärt.

Das Bauunternehmen Max Bögl aus Neumarkt in der Oberpfalz beschäftigt sich laut Kotzbauer seit etlichen Jahren mit der Entwicklung und Erprobung von Fahrwegträgern für Magnetschwebbahnen. In diesem Zusammenhang seien Fahrwegträger, die bei Bögl in der Entwicklung sind, in der Anlage im Emsland zu Testzwecken eingebaut.

Die Anlage biete daher eine „einmalige Gelegenheit“, die Bauteile unter Praxisbedingungen zu erproben. Fahrwegträger sind die Bauteile der Trasse, über die der Magnetzug schwebt.

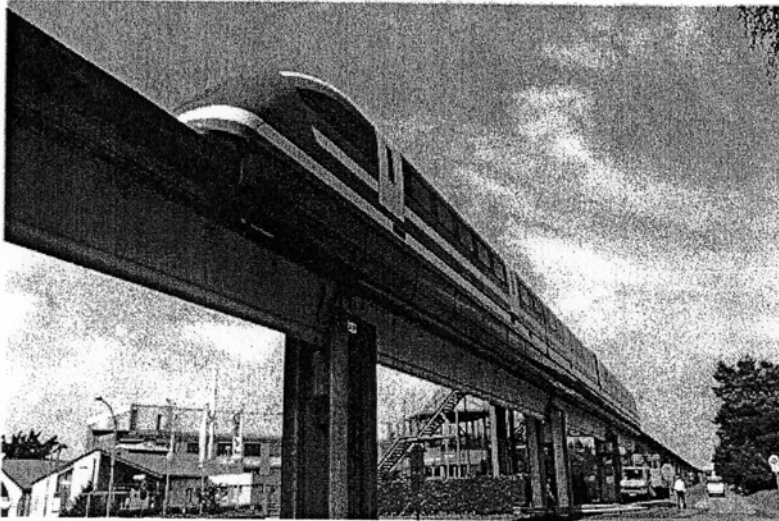
Emsland

Transrapid: Kündigungen im Mai

VON FELIX WEIPER

14. Mai 2009

Rund 70 Beschäftigte sind im emsländischen Lathen betroffen. Die CDU-Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann aus Leer hat in der Sache einen Brief an das Bundesverkehrsministerium gerichtet. Es dürfe nicht kurzfristig jede Grundlage für einen Weiterbetrieb zerschlagen werden, betont sie.



Das neue Transrapid-Modell TR 09 auf der Teststrecke in Lathen. Am 30. Juni soll hier der Betrieb eingestellt werden.

Bild:
Jaspersen

Emsland - Es wird eng für die rund 70 Mitarbeiter der Transrapid-Versuchsstrecke im emsländischen Lathen. Die Beschäftigten stehen unmittelbar vor der Kündigung. Das geht aus einem dem GA vorliegenden Schreiben der Leeraner CDU-Bundestagsabgeordneten Gitta Connemann an das Bundesverkehrsministerium in Berlin hervor.

Weiterführende Links

- ✉ [Unternehmer wollen Transrapid-Strecke retten \(31. Januar 2009\)](#)
- ✉ [Transrapid-Strecke in Lathen steht vor dem Aus \(11. Dezember 2008\)](#)
- ✉ [Neue Chance für den Transrapid \(5. Dezember 2008\)](#)

In dem Brief, mit dem sich die Unionspolitikerin nachdrücklich für den Erhalt der Teststrecke einsetzt und um einen Gesprächstermin mit Staatssekretär Achim Großmann bittet, heißt es: Die Geschäftsführung der Betreibergesellschaft IABG habe dem Betriebsrat in Lathen mitgeteilt, "dass ohne eine weitere Nutzung der Strecke nach Beendigung des Fahrbetriebes im Mai den Mitarbeitern gekündigt werden muss".

Die Pressestelle der IABG in Ottobrunn hat dazu gegenüber dem GA bisher keine Angaben gemacht. Auch der Betriebsrat der Transrapid-Versuchsstrecke war bisher für eine Stellungnahme nicht erreichbar.

Connemann warnt in dem Schreiben an das Ministerium davor, "dass mit der Schließung der Transrapid- Versuchsanlage Emsland ein weiteres Hochtechnologieprojekt in Deutschland enden würde". Sie sei der Auffassung, dass nicht kurzfristig jede Grundlage für einen Weiterbetrieb zerschlagen werden dürfe. Das käme auch den Bund teuer zu stehen - der Rückbau der Anlage im Emsland würde erhebliche Kosten verursachen.

Mehr zu diesem Thema lesen Sie am Donnerstag, 14. Mai, im General-Anzeiger.

✉ [VERSENDEN](#) [DRUCKEN](#) [LESERBRIEF SCHREIBEN](#)

✎ **Schreiben Sie einen Kommentar zu diesem Artikel**

Wir müssen also weiterkämpfen!

Vom Krisengipfel schimmert Hoffnung

Rösler und Bröring sehen Chance für Transrapid-Teststrecke – Bund: Industrie und Betreiber am Zug

hab HANNOVER. Niedersachsens Wirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP) und der emsländische Landrat Hermann Bröring (CDU) haben es gestern begrüßt, dass auf einem Krisengipfel in Hannover noch eine kleine Chance für die Transrapid-Strecke in Lathen eröffnet worden ist.

„Das ist mehr als vorher“, meinte Rösler, nachdem sich die Konferenzteilnehmer auf dem Messegelände in Hannover darauf verständigt hatten, einen befristeten und abgespeckten Weiterbetrieb der Versuchsanlage zu prüfen.

Laut Rösler sollen demnach die Betreibergesellschaft LABG und die Firma Bögl, die kostengünstigere Fahrwegskonstruktionen

KOMMENTAR

Letzter Strohalm

Von Hans Brinkmann

Es ist der letzte Strohalm. Auf ein Jahr befristet und in abgespeckter Form könnte die Transrapid-Strecke im Emsland weitergeführt werden – sofern sich dafür Geldgeber finden.

Rosige Aussichten sind das gewiss nicht, aber immerhin ist die bislang

schroffe Linie aufgeweicht worden. Zuletzt lautete ja die kategorische Ansage der Industrie, die Versuchsanlage zum 30. Juni komplett zu schließen.

Ob es gelingt, ein tragfähiges Konzept zu erstellen und dafür die Finanzierung zu sichern, bleibt abzuwarten. Vernünftig und wünschenswert wäre es auf je-

den Fall – auch aus Sicht der Transrapid-Hersteller Siemens und ThyssenKrupp.

Aktuell gibt es aus mehreren Ländern Interesse an einem Import des deutschen Hightech-Produkts, ernsthaft vor allem aus den USA. Ausgerechnet in dieser Phase die Test- und Präsentationsstrecke im Emsland stillzulegen wäre in

etwa so, als würde ein Autohändler seine Ausstellungs- und Vorführwagen von der Bildfläche nehmen.

Warum also nicht wenigstens ein Jahr Verlängerung in Lathen? Die Kosten sind relativ gering – und sie könnten sich kräftig amortisieren.

h.brinkmann@neue-oz.de

testen will, bis spätestens Ende Mai ein Konzept für einen etwa einjährigen Testbetrieb zu deutlich verringerten Kosten präsentieren. Bislang liegen die Aufwendungen für die Versuchsanlage

bei rund elf Millionen Euro pro Jahr.

Auf der Grundlage dieser Studie soll dann entschieden werden, ob und wie ein verlängerter Testbetrieb finanziert werden kann. Zuletzt

hatten die Systemhersteller ThyssenKrupp und Siemens kategorisch eine Ausdehnung der Versuche ausgeschlossen und die Schließung der Teststrecke in Lathen mit den noch 70 Mitar-

beitern zum 30. Juni verfügt.

Rösler und Bröring verwiesen auf ein zwischenzeitlich verstärktes Interesse des Auslandes an der Magnetschwebebahn. Ein vorübergehender Weiterbetrieb der Teststrecke könne helfen, die Vermarktungschancen des Transrapid zu verbessern. „Es wäre doch ein Jammer, ausgerechnet jetzt den Testbetrieb einzustellen“, meinte Bröring.

Ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums sagte unserer Zeitung, jetzt seien Industrie und Betreiber am Zug. Der Bund schließe eine finanzielle Weiterbeteiligung an der Teststrecke nicht aus; Voraussetzung sei aber, dass sich „auch die anderen Partner angemessen beteiligen“.

Dem Vernehmen nach gibt sich hier jedoch gerade Siemens betont reserviert. Rösler, der eine Finanzbeteiligung Niedersachsens offenhielt, blieb denn auch skeptisch. Auf die Frage, ob er die Chancen bei 50 zu 50 sehe, sagte er: „Eher darunter“.

MÜNCHEN – Die deutsche Industrie und die Bundesregierung rätseln über einen angeblichen Transrapid-Auftrag aus dem Iran. Vertragspartner des iranischen Verkehrsministeriums für das fast sieben Milliarden Euro schwere Projekt sei das Münchner Ingenieurbüro Schlegel, berichtete gestern die ARD. Der iranische Verkehrsminister Hamid Behbahani hatte zuvor im örtlichen Rundfunk gesagt, sein Land stehe vor der Vergabe eines gewaltigen Bahnprojekts an eine ungenannte deutsche Firma. „Der Zug wird eine Geschwindigkeit von 500 km/h und der Vertrag ein Volumen von sieben Milliarden Euro haben.“ Die Laufzeit liege zwischen sechs und acht Jahren. Die Transrapid-Bauer ThyssenKrupp und Siemens sowie die Bundesregierung zeigten sich von dem Projekt völlig ahnungslos. „Wir haben keinen Auftrag für den Transrapid aus dem Iran erhalten und stehen auch nicht in Verhandlungen“, sagte eine Sprecherin der ThyssenKrupp-Sparte Technologies. „Es gibt kein Projekt Iran“, betonte sie. Der Partner Siemens äußerte sich ähnlich. „Das Thema ist bei uns im Haus nicht bekannt“, sagte ein Sprecher. Der Konzern zeigte sich auch skeptisch, dass ein Ingenieurbüro Verträge in dieser Größenordnung abschließen könne, ohne Zugriff auf die Technologie zu haben. Zudem gelten bei Siemens Großgeschäfte mit dem Iran als politisch hochsensibel. Auch das Ingenieurbüro Regierungsbaumeister Schlegel wollte sich nicht äußern. (AFP)

Rätselraten um Transrapid im Iran

26 Hamburger Abendblatt

Donnerstag, 28. Mai 2009

Ärger um den Transrapid-Deal

Berlin – Schon vor dem Bau einer möglichen Transrapid-Strecke im Iran gibt es Ärger. Charlotte Knobloch, Vorsitzende des Zentralrats der Juden in Deutschland, warnt entschieden vor der Zusammenarbeit zwischen dem Iran und Deutschland: „Das ist ein fatales politisches Signal.“ Mit Holocaust-Leugnern dürfe keine Geschäftsbeziehung eingegangen werden. Seite 5

Transrapid-Testfahrten wieder erlaubt

LATHEN – Mehr als zweieinhalb Jahre nach dem schweren Unglück auf der Transrapid-Strecke im emsländischen Lathen sind Testfahrten für potenzielle Investoren wieder erlaubt worden. Der TÜV und Experten des Landes Niedersachsen gaben die Strecke gestern Abend wieder frei, sagte ein Sprecher des Wirtschaftsministeriums in Hannover. Touristen dürfen aber nicht mehr mitfahren. Im September 2006 waren 23 Menschen gestorben, als ein Besucherzug der Magnetschwebebahn mit einem Werkstattwagen zusammenstieß. Als Ursache gilt unter anderem menschliches Versagen. Ein Konzept für einen möglichen Weiterbetrieb der Teststrecke in Lathen soll nun bis Ende dieser Woche vorliegen. Dann müssen alle Beteiligten darüber verhandeln, ob die Anlage auch nach dem 30. Juni noch genutzt werden soll. (dpa)

22 Norddeutsche Zeitung

Donnerstag, 28. Mai 2009

Messe Berlin GmbH · Messedamm 22 · D-14055 Berlin



Magnettechnologie/Transrapid e.V.
Herrn Dr. Wulf H. Rumpel
Am Toberbusch 19
21255 Tostedt



Internationale Fachmesse
für Verkehrstechnik
International Trade Fair
for Transport Technology

innotrans@messe-berlin.com

InnoTrans-Team

Tel: +49(0)30 3038-2376

Fax +49(0)30 3038-2190

Mai 2009

Kd.Nr.: 38686

+++ InnoTrans 2010: The future of mobility +++ Hohe internationale Beteiligung +++
+++ Rund drei Viertel der Ausstellungsfläche bereits gebucht +++

InnoTrans 2010, 21. – 24. September, Berlin

Sehr geehrter Herr Dr. Rumpel,

in der Ökobilanz gehört das Verkehrsmittel Bahn seit langem zu den Spitzenreitern. Der aktuelle InnoTrans-Report stellt Ihnen Innovationen wie z.B. neue Antriebskonzepte und verbesserte Fahrweggestaltungen vor, die den Umweltvorteil der Bahntechnik weiter ausbauen. Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre.

Als Marketingplattform zwischen den Messen nutzen Aussteller und Besucher mit insgesamt rund 4.4 Mio. page views den Virtual Market Place (www.virtualmarket.innotrans.de). Hier präsentieren sich rund 1.900 Firmen mit über 5.000 Produkten und Services aus 41 Ländern 365 Tage im Jahr. Schauen Sie doch gleich mal rein!

Mit freundlichen Grüßen

Ihr InnoTrans-Team

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
30. AUGUST 2008 · NR. 203



P.S: Bitte nutzen Sie für Adressänderungen das Antwortfax auf der Rückseite!

b.w.

Messe Berlin GmbH · Telefon 030/3038-0 · Telefax 030/3038-2325
<http://www.messe-berlin.de> · E-Mail central@messe-berlin.de
Vorsitzender des Aufsichtsrats: Dr. Ralf Corsten
Geschäftsführung: Raimund Hosch (Vorsitzender),
Dr. Christian Göke

HRG Amtsgericht Charlottenburg Nr. 92 HRB 5484
Berliner Bank AG BLZ 100 200 00 Kto 0375 345 000
Deutsche Bank AG BLZ 100 700 00 Kto 5816 558
Berliner Sparkasse BLZ 100 500 00 Kto 0740 004 271

Programm

Besuch IMB International Maglev Board

Freitag, 05. Juni 2009

- 11:00 Uhr** Ankunft der Gäste im Besucherzentrum
Begrüßung durch Herrn Dr. Effenberger
- 11:30 Uhr** Mitfahrt im Transrapid 09 (Gruppe 1)
Besichtigung Besucherpavillion (Gruppe 2)
- 12:00 Uhr** Mitfahrt im Transrapid 09 (Gruppe 2)
Besichtigung Besucherpavillion (Gruppe 1)
- 12:30 Uhr** Fahrt zum Besucherhügel, Beobachtung Vorbeifahrt
Besichtigung Fahrwegträger , Weichen
- 13:30 Uhr** Mittagessen auf der TVE
- 14:15 Uhr** Filmvorführung „Hochtechnologie für den Flug in
Höhe Null“ („High-Tech for flying on the ground“)
- 15:15 Uhr** Präsentation IABG mbH
durch Herrn Dr. Effenberger

16:00 Uhr

Seit Ende Mai sind Mitfahrten im Transrapid wieder erlaubt. Allerdings müssen diese laut Betriebsvorschrift dem Ziel der Vermarktung dienen. Neben Kaufinteressierten haben auch Delegationen, welche die Vermarktung fachlich unterstützen, eine Chance, an einer Mitfahrt teilzunehmen. Die erste Wirtschaftsdelegation schwebte am 29.05.2009 im TR09. Als Fachdelegation durften am 05.06.2009 einige Mitglieder des International Maglev Board (IMB) im TR09 mitfahren. Dieses wurde von Fachbuchautor und Leiter des Kompetenzzentrums Mobilität am ITW der Hochschule Luzern Dr. Johannes Klühspies gegründet. Im IMB sind auch einige Mitglieder der GFM eV vertreten. Für andere Besucher der TVE ist eine Mitfahrt durch die Vorgaben der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr noch nicht erlaubt.

Verabschiedung



Perle aus der Muschel: Eine U-Bahn verlässt auf einer Probefahrt die Station Dubai International Financial Centre.

Foto: Bloomberg

DR.-ING.WULF H. RUMPEL ARCHITEKT
21 255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Herrn
Ministerpräsidenten Christian Wulff
Planckstraße 2
30 169 Hannover

Tostedt, 12. Juni 2009

Ihr Vortrag bei Reuters

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Wulff,

Sie haben sich im o.g. Vortrag gegenüber der Öffentlichkeit positiv zum Transrapid geäußert, und damit auch ein Technikcluster insgesamt angesprochen, dessen Möglichkeiten für den Hochtechnologiestandort Deutschland in seiner Umfänglichkeit und Bedeutung für die Zukunft zumindest einem Teil der politisch bestimmenden Kräfte in unserem Land überhaupt noch nicht deutlich geworden zu sein scheinen. Sie sind einer der wenigen, der sich diesem so eminent wichtigen Thema überhaupt widmet und ich bin Ihnen dafür dankbar, aber Sie sind wohl auch derjenige, der aus der Situation und im ureigensten Interesse des Landes Niedersachsen handelnd, dem Thema näher ist als andere.

Dann allerdings haben auch Sie in der o.g. Meldung zum Erhalt der TVE einen baldigen Auftrag aus dem Ausland gefordert und sich damit der Diktion der Zukunftsverweigerer angeschlossen, die ja gerade über die Verhinderung einer nationalen Referenzstrecke und die sog. Abwicklung der TVE jegliches Vorankommen in dieser Sache bisher ideologisch-dogmatisch blockierten. Zuletzt in München, wo für drei völlig unnötige Tunnel die erforderlichen 1,8 Mrd. € fehlten, angesichts der Summen die jetzt in marode Landesbanken fließen, für jeden klar denkenden Menschen eher ein Hohn und für die bayerische Politik ein Armutszeugnis. Bitte bedenken Sie, daß zur Zeit der Errichtung der Ludwigsbahn in Nürnberg-Fürth am 7. Dezember 1835 durch Stevenson, in England bereits seit mindestens 1804 Eisenbahnen eingesetzt wurden.

Bitte bedenken Sie auch, daß Ihre sachdienliche und tatkräftige Einmischung bei den Kabalen um VW zu großem Maße auch dadurch ermöglicht wurde, daß nach 1945 ein Heinz Nordhoff in seiner Sternstunde die Zeichen der Zeit ergriff und wie berichtet wird, aus Restteilen in der demontierten und von den Engländern ausgeplünderten Werksanlage in Wolfsburg 90 Käfer zusammenschraubte und sie im Land und in geringen Margen danach im Ausland herumfahren ließ und so eine Bewegung auslöste, die dem Land Niedersachsen Jahrzehnte lang Sicherheit durch wertschöpfende Arbeitsplätze, stabiles Volkseinkommen und gesicherte Steuern ermöglichte und, daß ein niedersächsischer Ministerpräsident Kopf die Chance erkannte und das auch mit ebender Landesbeteiligung tatkräftig unterstützte, die uns allen bis heute zu gute kommt. Einem Conrad Zuse wurde mit seinem Z3 und seiner Patentschrift vom 3. Januar 1963 eine solche Sternstunde nicht gewährt, zu unser aller Schaden, wie die heutige Bedeutung der Informationstechnik zeigt.

Wie das Beispiel Opel deutlich macht, geht es nun mit dieser Technik allmählich dem Ende zu, nicht nur weil akzeptable Autos inzwischen in ostasiatischen Hinterhöfen vergleichbar gut und auch entscheidend billiger zusammengeschaubt werden können, sondern weil sich für die nähere Zukunft ganz neue Energiekonzepte und Mobilitätsstrategien ankündigen. Diese Entwicklung wird auch vor VW nicht haltmachen und, daß mit dem Konzept des ICE, bei dem das über 200 Jahre unverän-

derte System von Rad/Schiene mit hohem Material- und Erhaltungsaufwand stupide ausgereizt wird, auch kein Staat mehr zu machen ist und ständig höhere Förderungen des Bundes nach sich zieht, weiß da oben eigentlich nur Herr Tiefensee noch nicht. Auf welchen neuen Feldern kann also unser Land zukünftig seine bisherige Rolle weiter einnehmen ist zu fragen?

Sind Sie daher nicht auch der Meinung, daß es nicht nur ein Gebot zum Erhalt unserer ambitionierten Sozialhaushalte, des sozialen Friedens in diesem Land, sondern insgesamt auch für das Weiterbestehen des Industriestandortes Niedersachsen von ausschlaggebender Bedeutung ist, besonders im Rahmen der Magnetfeldtechnik, die Zukunft im Blick zu behalten?

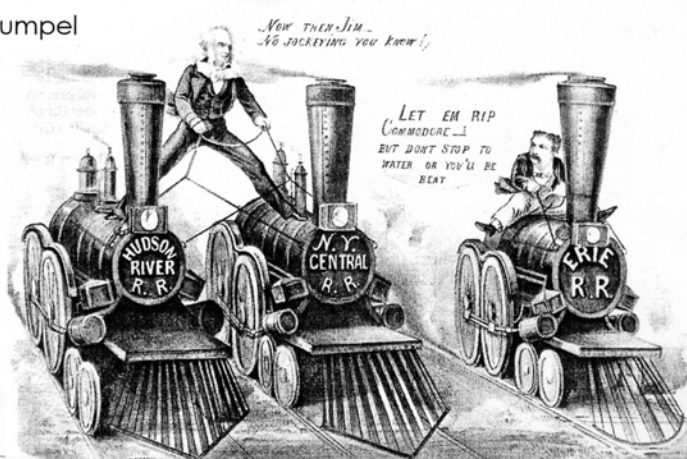
Sind Sie nicht auch weiterhin der Meinung, daß gerade Sie in Ihrer leitenden Position den Staatsbürgern, den niedersächsischen Landeskindern, dem Samtgemeindebürgermeister K.H. Weber der für Lathen um sein Kompetenzzentrum kämpft, dem unerschütterlichen R. Trauernicht, auch Mr. A 31 genannt, der sich bemüht Geld für den „Schnellen Zug“ zusammenzubringen, einem Prof. Dr. Flessner, mit seinem modularen Fahrwegskonzept, welches es ermöglicht jede beliebige Fahrwegskonfiguration mit 2 Modulen zu realisieren und dabei in der vorseriellen Phase bereits bis etwa 30% kostengünstiger zu sein als bisherige Sonderfertigungen, uns, die wir auf eine bürgerliche Mehrheit und den Fortbestand sozialer Marktwirtschaft setzen und darauf warten wieder in Lathen durch Interessentenfahrten breitere Zustimmung bewirken zu können, zuletzt Ihrem unbekanntem Ministerpräsidentenkollegen im Jahre 2050, um nur einige zu nennen, äußerste Entschlossenheit beim Zupacken Ihrer eignen Sternstunde schuldig sind? So wie damals Ihr weitsichtiger Kollege Kopf.

Steuergelder in Bildung und Forschung zu geben ist sicher richtig, aber danach Forschern und Erforschtem mit den hergeholtesten Auslassungen die Realisierung zu verweigern, entwürdigt deren Ambitionen zur simplen Beschäftigungstherapie und läßt letztendlich geistige Ressourcen verkümmern oder abwandern.

Die bisherigen Ergebnisse des damals kurz vor dem Abschluss stehenden Raumordnungsverfahrens für die Strecke Hamburg - Berlin liegen gesichert vor und könnten sofort wieder aufgegriffen werden, die konventionelle Strecke, gerade wieder in den letzten 3 Monaten erneuert, wird zukünftig für Containerbewegungen dringend erforderlich sein, auch für die vom Jadeport. Holländer und Polen warten auf die Beteiligung an der Nordmagistrale auf Magnetschwebebasis, eine Beteiligung die auch denen, die Deutschland für die Weiterungen der Magnetfeldtechnik noch nicht für reif genug halten, ihre Vorbehalte nehmen könnte. Ich bitte Sie, folgen Sie Ihren Intuitionen, ergreifen Sie Ihre Sternstunde und handeln Sie, mit uns und für Ihre und unsere jungen Leute. Wir brauchen die Versuchsanlage und die nationale Reverenzstrecke dringender denn je!

Hochachtungsvoll Dr. Wulf H. Rumpel

Auch so kann man es machen, aber die Geschwindigkeit, den Reisekomfort und die Energieeffizienz der Magnetbahn wird man so gewiß nicht erreichen!



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

DONNERSTAG, 2. APRIL 2009 · NR. 78 ·



Christian Wulff Niedersächsischer
Ministerpräsident

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

Hannover, den 6. Juli 2009

Sehr geehrter Herr Dr. Rumpel,

ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 12. Juni 2009, in dem Sie sich für die Transrapid-Versuchsanlage in Lathen (TVE) einsetzen.

Wie Sie sicher der Presse entnommen haben, konnte, unter anderem auch durch die Initiative des niedersächsischen Wirtschaftsministers Dr. Philipp Rösler, der Weiterbetrieb der Transrapid Versuchsanlage im Emsland für weitere 10 Monate gesichert werden.

Ich bin überzeugt, dass in den nächsten 10 Monaten gute Fortschritte insbesondere auch im Hinblick auf die Vermarktung dieser zukunftsweisenden Technologie erzielt werden können.

Mit freundlichen Grüßen



„Und hier die Belohnung für Ihre Idee, wie wir pro Jahr zwei Milliarden Euro einsparen...“

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

DIENSTAG, 3. NOVEMBER 2009 · NR. 255 · SEITE 15

Planckstraße 2
30169 Hannover
Telefon 0511 120-6901/6902
Telefax 0511 120-6838
E-Mail Christian.Wulff@
stk.niedersachsen.de



Das Elektrohandwerk gestaltet die Zukunft in der Verkehrs-Infrastruktur:

**Wir arbeiten mit der Systemindustrie, Betreibern, Bauindustrie
und den vielen Unterstützern aus Politik Wirtschaft und
Gesellschaft gemeinsam an der Umsetzung von
zukunftsweisender Verkehrstechnologie**

Magnetschwebbahn „TRANSRAPID“



Wer sind wir?

Wir sind:



Verkehrs- u. Systemtechnik GmbH & Co. KG
Fachgemeinschaft im Elektromaschinenbauerhandwerk

Deutsche



GmbH & Co. KG - Magnetbahngesellschaft -

GFM Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.

Was tun wir?

Wir schulen unsere Mitarbeiter; wir bilden unseren beruflichen Nachwuchs
zukunftsorientiert aus; wir schaffen moderne Arbeitsplätze.

Wir sichern Wachstum und Wohlstand für Deutschland und Europa

Unternehmenskonzept

Die Fachgemeinschaft im Elektromaschinenbauerhandwerk **FaG-ema GmbH & Co. KG** mit Hauptsitz in Berlin ist ein Zusammenschluß zahlreicher Betriebe dieses Handwerks aus Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg und Schleswig-Holstein, die sich gemeinsam für die Beteiligung an Groß-Projekten bewerben.

Unsere Unternehmen sind moderne Betriebe des Elektro-Maschinenbaus, die schon seit Jahrzehnten erfolgreich am Markt operieren.

Sie beschäftigen zusammen mehr als **500 Mitarbeiter** mit einem Umsatz von ca. **36 Mio. €** per annum.

Die **FaG-ema plant, liefert, montiert und repariert** elektrische Anlagen mit den Schwerpunkten **Antrieb und Stromversorgung**.

Zielgruppe der Leistungen sind die Vergabeunternehmen von Großprojekten, in der Hauptsache jedoch im Bereich der Magnetschwebetechnologie (Transrapid), die mit qualitativ hochwertigen und kostengünstigen Leistungen, sowie den zwischenzeitlich erworbenen umfassenden Fachkenntnissen in der Magnetschwebetechnologie durch die **FaG-ema** überzeugt werden sollen.

Im ersten Schritt streben wir eine Mitarbeit am **MSB-Projekt München Hauptbahnhof – München Flughafen** an.

Unterschiede gegenüber den Mitbewerbern

In ihrem Marktsegment hat die **FaG-ema** im Wesentlichen Konkurrenz durch große Unternehmen der Elektroindustrie. Diesen gegenüber haben die **FaG-ema**- Betriebe neben anderen folgende Vorteile:

1. **kostengünstiger als Großunternehmen** (schlankere Verwaltungsstrukturen)
2. **kundenorientierte Leistungserbringung**
3. **hohe Innovationskraft sowie detaillierte, hohe Fachkompetenz**
4. **Flexibilität durch innerbetriebliche Aufteilung des Auftrages in kleine Lose auf die Mitgliedsbetriebe**

Leistungsangebot

Die Bandbreite aller Mitgliedsunternehmen, die an der **FaG-ema** zur Verwirklichung zukunftsweisender Verkehrs- und Systemtechnik beteiligt sind, bietet die Fachkompetenz bei Großprojekten für den Bereich Elektrotechnik und Elektromaschinenbau in der gesamten Bundesrepublik Deutschland.

Planung, Fertigung, Montage und die Wartung werden aus einer Hand angeboten. Ein **24 Std.-Service** für die **Wartung und Reparatur** als **Baustellenbetreuung** ist Teil unseres Aufgabenbereiches

Die **FaG-ema** zeichnet sich durch **Qualität, Kostenbewußtsein, sowie schnelle Verfügbarkeit** aus.

Die Fertigung und Auftragsabwicklung mit kurzen Laufzeiten ist gewährleistet.

Die FaG-ema ist nach DIN EN ISO 9001 zertifiziert.



Erläuterungen zum Unternehmenskonzept

Von der Gründungsidee zur Endstruktur

Eine Vortragsveranstaltung im Hause Siemens der **Magnetbahn-Planungs-Gesellschaft (MPG)** im Jahre 1996 zum Transrapid-Projekt Hamburg – Berlin führte dazu, Überlegungen anzustellen, das Elektromaschinenbauer-Handwerk als hervorragend dafür geeignet zu sehen, um am Projekt beteiligt zu werden, da das Hauptelement der Magnetschwebbahn der Linearmotor ist. Somit eröffnet sich diesem Handwerk ein großer Schritt in die Zukunftstechnologie des spurgeführten Verkehrs.

Es wurde am 06.10.1996 ein erstes Gespräch mit einem leitenden Mitarbeiter der MPG geführt, in welchem festgestellt wurde, daß bei der Realisierung der **Transrapid-Versuchsanlage-Emsland (TVE)** 60% der Investitionssumme von regionalen mittelständischen Unternehmen abgearbeitet wurde.

Das Projekt Hamburg-Berlin erreichte im Jahre 1997 schon einen hohen Planungsstand, der uns veranlaßte, Betriebe unseres Handwerks überregional zu organisieren.

Mit politischer Unterstützung durch den damaligen Regierenden Bürgermeister von Berlin, Eberhard Diepgen, fanden wir zu den leitenden Mitarbeitern von Siemens, **ThyssenKrupp Transrapid GmbH (TKTR)**, ADtranz und Transrapid International hervorragende Gesprächskontakte, die dazu führten, die Betriebe durch Gründung der **FaG-ema Transrapid GmbH & Co. KG** im Jahre 1998 zusammen zu führen. Die Eintragung im Handelsregister erfolgte am 29.09.1998.

Die anfänglichen Vorbehalte aus Wettbewerbern Partner zu machen, wurden durch die Erkenntnis, daß wir unsere Positionierung im Wirtschaftsleben und in der politischen Wahrnehmung aktiver gestalten müssen, überwunden.

In zusammenwachsenden Märkten mußten wir innovative Formen des Engagements finden, die uns einerseits das erforderliche Gewicht bei der Beteiligung an Großprojekten verschaffen, andererseits aber auch die Vorzüge des in kleinen Einheiten operierenden Handwerks zu erhalten, gestatten.

In der Vergangenheit sah sich das Handwerk bei der Beteiligung an Großprojekten nur zu oft, vielmals auch wegen mangelnden politischen Rückhalts im Abseits. Eine weitere Ursache war darin zu sehen, daß die begrenzte Kapazität des Einzelbetriebes eine Zerlegung in so kleine Lose erforderte, welches dem Auftraggeber kaum zuzumuten war. Herkömmliche Bietergemeinschaften, zu denen Vergabestellen (auch öffentliche) dann rieten, kamen häufig so spät zustande, daß die Entscheidungen zur Auftragsvergabe längst erfolgt waren.

Hier bot sich an, die Möglichkeiten des Gesellschaftsrechtes zu nutzen. Dies gestattet Unternehmensstrukturen zu schaffen, deren weitgehend selbständige Glieder zwar die einzelnen Handwerksbetriebe sind, die sich weiterhin als selbständige Wirtschaftssubjekte um ihr Kerngeschäft sorgen und dennoch gemeinsam an Großprojekten mitzuwirken.

Das Scheitern des MSB-Projektes Hamburg – Berlin am 05.02.2000 führte dazu, daß wir uns von der Ausschließlichkeit „**Transrapid**“ in unserer Firmierung durch Umbenennung in „**Verkehrs- und Systemtechnik**“ lösten, um für weitere Aufgabenbereiche in der Außenwirkung offen zu sein.

Im weiteren Verlauf wurde die Vernetzung unserer Betriebe via Intranet geschult und organisiert, ein einheitliches Formularwesen eingeführt, Vorgehensweisen bei der Abarbeitung von Aufträgen trainiert, die Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001 abgeschlossen, so daß potentielle Kunden für den gesamten Bereich unseres Leistungsspektrums nur einen Ansprechpartner haben müssen, nämlich die **FaG-ema Verkehrs- und Systemtechnik GmbH & Co. KG** mit Sitz in Berlin.

Unsere Vorgehensweisen konnten wir durch Abwicklung von kleineren Aufträgen, wie z.B. Überholungs- und Modernisierungsarbeiten für die S-Bahn Rotterdam durch ADtranz als Auftraggeber, die Reparatur von Bahn-Motoren der DB AG, Kabelkonfektionierungsarbeiten für Bombardier und diverser anderer Aufträge erprobt und korrigiert werden und wir heute behaupten können, allen Herausforderungen gewachsen zu sein.

Der organisatorische Ablauf von Geschäftsereignissen und innerbetrieblicher Abläufe wird ausführlich und zwingend durch unser Qualitätsmanagement-System nach **DIN EN ISO 9001** bestimmt.

Unsere Zuversicht und neue Erwartungen auf Alternativprojekte in der Magnetschwebetechnologie und Weiterentwicklung unserer Kontakte zur Systemindustrie und Verstärkung unserer politischen Lobbyarbeit gestattet nun, unsere Bemühungen die Mitarbeit auf der Grundlage des Gesamtregelwerkes „**Magnetschnellbahn Ausführungsgrundlage**“, Ausgabedatum vom 15.02.2007 des MSB-Fachausschusses am MSB-Projekt München vorzubereiten.

Die überregionale Leistungserbringung wird unterstützt durch Bildung von ARGEN in den Elektroinnungen der betreffenden Region, welche unter der Federführung und Projektleitung der FaG-ema die hohe Verfügbarkeit der Leistungserbringung vor Ort gewährleisten.

Unternehmenskultur

In Fortführung der handwerklichen Tradition ist es das Ziel der FaG-ema-Betriebe ihre Kunden 100%-tig zufrieden zu stellen. Hierbei wird eine kundenindividuelle Lösung für höchste Qualitätsansprüche erbracht, so daß der Kunde auch in Zukunft die Leistungen der FaG-ema in Anspruch nimmt und weiter empfiehlt.

Diese Leistungen werden von Mitarbeitern mit einer starken Anbindung an ihren Betrieb und ihren Beruf erbracht. Die notwendige Kreativität und Flexibilität wird durch eine sorgfältige Ausbildung und langjährige Erfahrung erreicht, die ein sehr persönliches Verhältnis der Mitarbeiter untereinander nach sich zieht. Hierarchien werden ausschließlich durch Kompetenz erzeugt.

Grundgedanke der FaG-ema ist es, daß nur zufriedene Mitarbeiter mit Freude an ihrem Beruf für den Kunden ein gutes Ergebnis liefern können.

Unser Leistungsspektrum

Lieferung

- Elektromotoren für alle Stromarten und jeder Leistung (auch in Ex-Ausführung)
- Getriebemotoren
- Umformer



- Frequenzrichter
- Pumpen und Hebeanlagen
- Schweißgeräte
- Netzersatz-Anlagen bis 1000 kVA
- Torantriebe
- Druckluftanlagen
- Lüftungs- und Klimaanlage
- Solaranlagen
- Windkraftwerke
- Schaltanlagen
- Kranmotoren und Hebezeuge



Montage - einschließlich Inbetriebnahme -

- Trafostationen (Schaltberechtigung bis 30 kV)
- Kabelverlegearbeiten



- Montage und Revision elektrischer Klein-, Mittel- und Großmaschinen
- Wälzlager-Diagnose
- Lagerzustands - Überwachungsanlagen nach SPM
- Schwingungs-Analysen
- Auswuchten vor Ort nach UR 3-Verfahren und laser-optisch
- Photo-Voltaik-Anlagen
- Druckluftanlagen
- Klima- und Lüftungsanlagen
- Gebäudesystem-Technik EIB
- Schaltanlagen und Anlagen
- SPS-Steuerungen



Reparatur

- Neu- und Umwicklung für Hoch- und Niederspannungsmotoren
- Reparaturen und Instandhaltung für alle Anlagen des Lieferprogrammes
- Reparatur von Bahn- und Schiffsmotoren



- Errichtung elektrischer Anlagen für Industrie und Gewerbe
- Überprüfung ortsfester und ortsveränderlicher Betriebsmittel gem. UVV (VBG), VdS
- E-Check aller Komponenten des Lieferprogrammes

Fertigung

- Mechanische Bauteile - Bohr-, Dreh-, Fräs- und Schweißarbeiten
- Kabelbäume
- Magnetspulen - auch freitragende Spulen -

Planung und Beratung

- elektrische Licht- und Kraftanlagen und sonstige Aufgabenstellungen
- Dokumentation auf CAD-Systemen

Ist und bleibt der Transrapid die Grundlage der Fachgemeinschaft, so werden weitere Bereiche wie

Flughäfen - Rüstungstechnik - Kraftwerksanlagen - Windparks - Solarenergie - alternative Antriebskonzepte

zu den Herausforderungen gehören, die durch die FaG-ema realisiert werden.

Start frei für den Transrapid

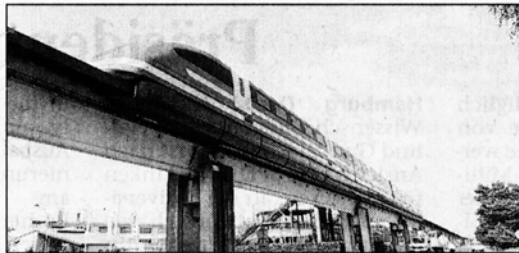
HAN, SEITE 17
20
25.06.09

Zukunft der Teststrecke ist gesichert

Hannover/Lathen

(Ini). Der Transrapid im Emsland stand schon fast auf dem Abstellgleis. Weniger als eine Woche vor dem endgültigen Aus haben Bund, Land, Betreiber und Hersteller nun die Weichen auf eine zumindest befristete Zukunft umgestellt. Bis Ende April 2010 werde die Teststrecke weiter betrieben, sagte der niedersächsische Wirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP) gestern in Hannover. „Wir haben jetzt zehn Monate gewonnen, um einen Käufer auf internationaler Ebene für den Transrapid zu finden.“

Dafür seien die Betriebskosten für die Teststrecke von bislang rund zwölf Millionen Euro jährlich auf 5,4 Millionen für die kommenden zehn Monate



Der neue Transrapid TR 09 steht auf der Teststrecke in Lathen (Emsland) bereit. Foto: dpa

reduziert worden. Die Entscheidung sei von allen Beteiligten gestern Morgen beschlossen worden, betonte Rösler. Der Bund übernehme mit 2,1 Millionen Euro den größten Anteil an den Kosten. Der Landkreis und das Land Niedersachsen beteiligen sich mit jeweils 575 000 Euro. Der Rest werde von den Transrapid-Herstellern ThyssenKrupp und Siemens, der Betreibergesellschaft sowie

dem bayrischen Bauunternehmen Max Bögl getragen. Der Bürgermeister der Samtgemeinde Lathen, Karl-Heinz Weber (CDU), zeigte sich erfreut über die Entscheidung. „Das ist die letzte Chance für die Technologie, weltweit vermarktet zu werden.“

Nach seinen Informationen sei das Interesse auch aus dem europäischen Ausland an der Technik gestiegen. Außer Delegationen aus den USA oder Brasilien kämen auch Besucher aus der Schweiz, den Niederlanden oder Großbritannien nach Lathen. Die SPD unterstützt den finanziellen Zuschuss und fordert, dass sich das Land verstärkt um die internationale Vermarktung bemüht.

From: Friedrich Wilhelm Merck
Sent: Sunday, June 28, 2009 5:39 PM
To: Robert Gellekum
Subject: Weiterbetrieb der TVE

Die Entscheidung für den - finanziell eingeschränkten - Weiterbetrieb der Transrapid-Versuchsanlage Emsland TVE fiel nach meiner Einschätzung auf drei Ebenen:

a) auf der Betriebsebene: Hier war die Aktivität des TVE-Teams in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten entscheidend. Das Team wurde vor Ort in Lathen sowie in der Vernetzung mit anderen durch EoroRapid und von der GFM-e.V., am Sitz der IABG in Bayern von den GRAUEN mit Deinen Aktivitäten etc. unterstützt.

b) auf der Landesebene: Als Vorwand diente der - daher für die Erhaltung notwendige - Antrag von Herrn Prof. Dr. Hermann Fleßner mit Rückendeckung durch Herrn Rolf Trauernicht. Hierdurch wurde die niedersächsische Landesregierung befähigt, sich positiv mit der Möglichkeit des Weiterbetriebs zu befassen.

c) auf der Bundesebene und der atlantischen Ebene: Hier wurde nach meiner Einschätzung entsprechend einer EoroRapid-Analyse der Weg zu einem ökostrategischen Einsatz der Magnetschwebetechnologie gebahnt. Wenn dies zutrifft, wurde dadurch sowohl dem Wirken des Landes Niedersachsen der Boden bereitet als auch der IABG die für eine positive Entscheidung benötigte strategische Perspektive eröffnet.

Mit der Gesamtanstrengung aller Beteiligten wurde so der Ansatz zu einer Perspektive geschaffen, die auch bei der Systemindustrie die finanzielle Beteiligung durchsetzen half.



Maurithus: Inseln im Indischen Ozean vom 10.9. bis 24.9. 2009
Preis: 1,50 €
Telefon: 0521 250 100
www.emszeitung.de

Transrapid-Strecke vorerst gesichert

5,4 Millionen Euro für weitere Tests auf Versuchsanlage

Uwe HANNOVER. Die Stilllegung der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) zum Ende des Monats ist abgewendet: Nach einem gestern vorgestellten Finanzierungskonzept können auf der Anlage in Lathen weitere zehn Monate lang Magnetschwebebahnen getestet werden.

Wirtschaftsminister Philipp Rösler sprach von einem „wichtigen Signal für den Technologiestandort Deutschland“. Das auf der TVE über einen Zeitraum von 20 Jahren aufgetragene einmalige Know-how sichere die Exportfähigkeit des Transrapid.

Nach Angaben des Ministers sollen nun neue Fahrwegträger in die TVE integriert und erprobt werden. Ziel sei ein kostengünstigerer Bau von Anwenderstrecken. „Damit soll neues Interesse potenzieller Investoren geweckt werden“, sagte Rösler in Hannover. Gegenüber unserer Zeitung machte er zudem deutlich, dass dies die letzte Chance für einen dauerhaften Weiterbetrieb der TVE sei: „Bis zum 30. April 2010 muss endgültig ein Transrapid-

KOMMENTAR Gnadenfrist

Von Uwe Westdoerp

Seit mehr als 20 Jahren dreht er im Emsland seine Schleifen und kommt doch nicht von der Stelle: der Transrapid. Nur ein einziges Mal ist die Schwebebahn bisher verkauft worden. Das mag man bedauern, ignorieren darf man es nicht.

Denn irgendwann muss Schluss sein mit Subventionen aus dem Steuertopf. Das gilt umso mehr, als die tiefste Rezession seit der Weltwirtschaftskrise große

Löcher in die staatlichen Kassen reißt.

Das Konzept zur Sicherung des Testbetriebs wird deshalb zu Recht mit der klaren Ansage verbunden: Wenn sich jetzt kein Käufer findet, ist dies das Aus. Entweder es gibt endlich einen ernsthaften Interessenten – oder alle Beteiligten gestehen ihr Scheitern ein.

Realistisch betrachtet, stehen die Chancen für die Schwebebahn schlecht. Denn ihr größter Vorzug, die Schnelligkeit, zieht nicht mehr, seit herkömmli-

che Züge auf Gleisen ebenfalls Hochgeschwindigkeit fahren. Zudem ist es zwar löblich, aber möglicherweise zu spät, die Kosten für Transrapid-Strecken durch neue Fahrwegträger senken zu wollen.

Dennoch: Eine Gnadenfrist hat das Projekt verdient. Schon allein deshalb, weil sonst wieder zu hören ist, Deutschland versage bei der Vermarktung seines Know-hows, das andere dann zu Gold machten.

u.westdoerp@neue-oz.de

Käufer gefunden werden, sonst ist Schluss.“

Bislang standen für den Betrieb der TVE jährlich zwölf Millionen Euro zur Verfügung. In den nächsten zehn Monaten sind es für einen reduzierten Testbetrieb nach Mitteilung von Rösler 5,4 Millionen Euro: Der Bund zahlt 2,1 Millionen

Euro, die Hersteller Thyssen-Krupp und Siemens steuern 750 000 beziehungsweise 300 000 Euro bei, der Betreiber IABG ist mit 450 000 Euro und der Bauunternehmer Max Bögl mit 650 000 Euro dabei. Erstmals beteiligen sich überdies das Land Niedersachsen und der Landkreis Emsland an den

Kosten, und zwar mit jeweils 575 000 Euro.

Von einer „letzten Chance für den Transrapid“ sprach auch der emsländische Landrat Hermann Bröring, der sich ebenso wie Rösler stark für den Weiterbetrieb der TVE engagiert hatte. Nun müssten sich die Interessenbekundungen

aus Brasilien, der Schweiz, den USA und China als belastbar erweisen, erklärte Bröring.

Der SPD-Wirtschaftsexperte Gerd Will forderte die Landesregierung auf, sich verstärkt um eine internationale Vermarktung der Schwebebahn zu bemühen. Ansonsten werde die Verlängerung der Testphase nur eine Galgenfrist sein.

Die Grünen im Landtag sprachen dagegen von einer Verschwendung von Steuergeldern. „Dieses überbezahlte Prestigeobjekt wird doch nur noch künstlich beatmet“, sagte die Abgeordnete Ursula Helmhold. Sie bezeichnete die Technik des Transrapid als überaltert. „Die Idee stammt aus einer Zeit, als es den schnellen ICE noch gar nicht gab.“ Zudem seien die Kosten überhöht und schreckten immer wieder Interessenten ab.

Laut Bröring gibt es auf der Versuchsanlage aktuell „etwa 50 hoch qualifizierte Arbeitsplätze“. Seit Anfang Juli sind wieder Testfahrten erlaubt, nachdem diese wegen des Transrapid-Unglücks im September 2006 unterbrochen worden waren.

KREIS EMSLAND

Bröring: Transrapid erhält neue Chance

Landkreis Emsland beteiligt sich auch finanziell an der Magnetschwebebahn

Ma MEPPEN. „Ich bin froh, dass der Transrapid eine neue Chance erhält“, sagte Landrat Hermann Bröring. Es habe sich gelohnt zu kämpfen.

Voraussetzung, dass aus dieser auf zehn Monate befristeten neuen Chance ein langfristiger Testbetrieb erwächst, sei aber nun zum einen, dass sich die Interessenbekundungen u.a. aus

Brasilien, der Schweiz, den USA und Korea als „belastbar erwiesen“. Zudem müsse sich in dieser Testphase zeigen, dass die neuen Fahrwegträger der Unternehmensgruppe Bögl ein wesentliches Kosteneinsparungselement seien. An dem neuen Konzept mit einer Gesamtsumme von 5,4 Millionen Euro beteiligt sich auch der Landkreis Emsland mit 575 000 Euro. Der Landkreis ist nach Aussage von

Bröring „von der Technologie überzeugt“. Es gebe reichlich Negativbeispiele für ein frühes Verabschieden aus deutschen Technologien, die ausländische Investoren dann später „vergoldet“ hätten. Das Emsland profitiere auch wirtschaftlich vom Transrapid. Zahlreiche kleine und mittelständische Betriebe hätten durch die Magnetschwebebahn eine bedeutende Entwicklung genommen.

„Für das Emsland war die Teststrecke immer schon mehr als ein Testbetrieb, und sie ist auch jetzt die Chance für den Erhalt von 50 hoch qualifizierten Arbeitsplätzen“, ergänzte er. Er dankte dem niedersächsischen Wirtschaftsminister Philipp Rösler für dessen großen Einsatz. Dieser habe die Wirtschaft an einen Tisch gebracht und die Interessen koordiniert. Sein Dank ging auch an die

IABG und die Unternehmen Bögl und Thyssen Krupp.

Niedersachsens Justizminister Bernd Busemann gab das Lob zurück: „Unser Landrat Hermann Bröring hat über seinen Pflichtenkreis hinaus für den Erhalt der Teststrecke in Lathen gekämpft.“ „Die Vernunft hat gesiegt“, so die CDU-Bundestagsabgeordnete Gitta Conemann, die sich nach eigenen Angaben beim Bundesverkehrsministerium für die Bundesförderung stark gemacht habe. Es gebe Anfragen aus der ganzen Welt. Diese seien so konkret, wie selten zuvor. Eine Einstellung des Betriebs hätte die mit Händen greifbare Chancen zerschlagen“, so Conemann. Der SPD-Bundestagsabgeordnete Clemens Bollen sieht hierin die „letzte Chance, den Transrapid doch noch weltweit zu vermarkten“.

Transrapid-Versuchsanlage bleibt vorerst zehn Monate länger geöffnet

Sechs Tage vor dem offiziellen Ende des Transrapid Weiterentwicklungsprogramms am 30.06.2009 ist die Zukunft der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) in Lathen mindestens bis Ende April 2010 gesichert. Niedersachsens Wirtschaftsminister Dr. Philip Rösler, von dem die Initiative für die Verhandlungen ausgegangen war, teilte mit, daß sich der Betreiber der TVE und Bund, Land und Industrie geeinigt hätten. Laut [Hamburger Abendblatt](#) stehen für den Weiterbetrieb der TVE 5,4 Millionen Euro zur Verfügung ([1]). Für diese einmalige Förderung stellt der Bund mit 2,1 Millionen Euro den Löwenanteil bereit. Obwohl die Systemindustrie bereits verkündigte, die Versuchsanlage würde aus ihrer Sicht nicht mehr gebraucht, beteiligen sich ThyssenKrupp und Siemens mit 750 000 bzw. 300 000 Euro. Das bayerische Bauunternehmen Max Bögl, welches neue Fahrwegträger erproben lassen möchte, stellt 650 000 Euro zur Verfügung. 450 000 Euro kommen vom Betreiber IABG. Schließlich beteiligen sich das Land Niedersachsen und der Landkreis Emsland mit je 575 000 Euro.



Vermarktungsmöglichkeiten für die Transrapid-Technologie gibt es nun bis mindestens Frühjahr 2010.

Damit wurde auch Zeit gewonnen, die Technologie weiter zu vermarkten. Es besteht außerdem die Möglichkeit, die Infrastruktur-Kosten für Magnetschnellbahnstrecken in Zukunft um 30% zu verringern, sollten sich die bereits entwickelten, aber noch nicht erprobten Fahrwegträger ihre Alltagstauglichkeit beweisen und die Zulassung bekommen. Seit vier Wochen sind Mitfahrten im Transrapid wieder erlaubt. Allerdings müssen diese laut Betriebsvorschrift dem Ziel der Vermarktung dienen. Neben Kaufinteressierten haben auch Delegationen, welche die Vermarktung fachlich unterstützen, eine Chance, an einer Mitfahrt teilzunehmen. Die erste Wirtschaftsdelegation schwebte am 29.05.2009 im TR09. Als Fachdelegation durften am 05.06.2009 einige Mitglieder des [International Maglev Board](#) (IMB, [2]) im TR09 mitfahren. Dieses wurde von Fachbuchautor und Leiter des Kompetenzzentrums Mobilität am ITW der Hochschule Luzern Dr. Johannes Klühspies gegründet. Im IMB sind auch einige Mitglieder der GFM-eV vertreten. Für andere Besucher der TVE ist eine Mitfahrt durch die Vorgaben der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr noch nicht erlaubt.

© GFM-eV 2009

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://www.abendblatt.de/region/norddeutschland/article1069691/Gnadenfrist-fuer-Transrapid-Teststrecke.html>

[2] <http://magnetbahnforum.de/>

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2009/1118/index.html>

Beim Transrapid werden Stellen abgebaut

IABG sucht mit Betriebsrat nach Lösung ohne Kündigungen – Gitta Connemann zu Besuch

ys LATHEN. Der Weiterbetrieb der Transrapid-Veruchsanlage (TVE) in Lathen ist bis April 2010 gesichert. Ein Wermutstropfen ist allerdings die Notwendigkeit, das Personal zu verringern. In welchem Umfang, steht noch nicht fest. Zurzeit sind in Lathen 64 Mitarbeiter beschäftigt.

Niederlassungsleiter Dr. Ralf Effenberger von der Betreibergesellschaft IABG sagte gestern beim Besuch der CDU-Bundestagsabgeordneten Gitta Connemann, es werde zurzeit in enger Abstimmung mit dem Betriebsrat ein Konzept erarbeitet. „Der Personalabbau soll vornehmlich durch Nichtbesetzung frei werdender Stellen, Altersteilzeit und Vorruhestandsregelungen erreicht werden“, so Effenberger. Über Details werde mit der Belegschaft und den Arbeitnehmervertretern gesprochen. Kündigungen sollten möglichst vermieden werden. Der Betriebsratsvorsitzende Werner Brameyer bestätigte, dass er und sein Kollege Manfred Albers voll in die Planungen einbezogen würden.

Gitta Connemann verwies in diesem Zusammenhang auf ein breit gefächertes Instrumentarium, das in solchen Fällen zur Verfügung



Mitfahren im TR 09 durften Gitta Connemann und Karl-Heinz Weber zwar noch nicht, aber schon mal Probe sitzen. Dazu eingeladen hatten (von links) Betriebsleiter Günter Schmees, der kaufmännische Leiter Manfred Albers, Betriebsratsvorsitzender Werner Brameyer und Dr. Ralf Effenberger.

Foto: Aloys Schulte

stehe. Als Beispiele nannte sie verschiedene Qualifizierungsmaßnahmen oder auch Lohnkostenzuschüsse. „In Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit werden wir sicher eine für alle Seiten akzeptable Lösung finden“,

so Connemann. Dies gelte auch für das Besucherzentrum.

Lathens Samtgemeindebürgermeister Karl-Heinz Weber sagte, es wäre „fatal, wenn es geschlossen werden müsste“. Die TVE sei für Lathen und die

gesamte Region ein Aushängeschild. „Wir müssen alles daran setzen, in naher Zukunft auch wieder Besucherfahrten möglich zu machen.“

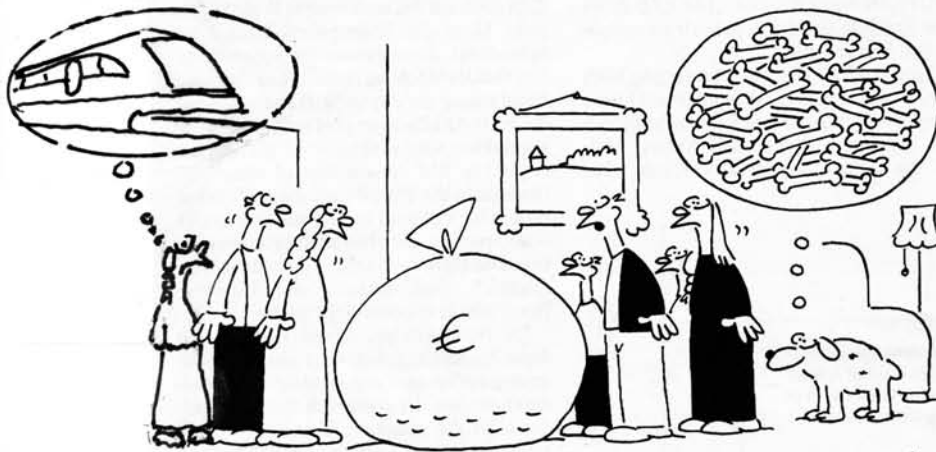
Er und Connemann dankten in einer kurzfristig anberaumten Betriebsversamm-

lung den Mitarbeitern für die Treue zur TVE auch in schwierigster Zeit. Connemann: „Die Männer und Frauen hier sind nicht nur hochkompetent, sondern haben allen Widerständen zum Trotz an die Firma, die Idee

und die Vision geglaubt. Niemand ist fahnenflüchtig geworden.“ Diese Einstellung sei das beste Argument gewesen, um in Berlin die nötige Unterstützung für den Weiterbetrieb zu bekommen.

Es gehe jetzt darum, im Wettbewerb mit anderen Anbietern die Vorteile der Magnetbahn-technologie auszuspielen. Das Interesse aus Ländern wie Brasilien, Großbritannien und China zeige, dass eine über 2010 hinausgehende Entwicklungsarbeit in Lathen nötig und möglich sei. „Sie sind die Besten, aber es wartet ein Haufen Arbeit“, so die Abgeordnete.

Dem schlossen sich Dr. Effenberger und Bürgermeister Weber an. „Die Motivation ist nach wie vor sehr hoch“, so Effenberger, „und bin überzeugt, dass wir die Herausforderungen gemeinsam meistern.“ Weber fügte hinzu, es bestehe jetzt die reelle Chance, neue Aufträge zu bekommen. „Die TVE muss nicht auf Dauer am Subventionstropf hängen. Die hier entwickelte Technologie ist so gut, dass damit auch Geld verdient werden kann.“ Gefordert sei jetzt die volle Unterstützung von ThyssenKrupp und Siemens. Eine enge Kooperation mit der IHK und Betrieben aus der Region könne aber sicher auch nicht schaden, so der Bürgermeister.



„Weiß hier jemand, wie wir es am besten anlegen?“



Magnets
against
Greenhouse

www.pro-transrapid.org



Magnets
against
Greenhouse

In 20 Minuten von Zürich nach Bern

Neue Zürcher Zeitung 20.6.09

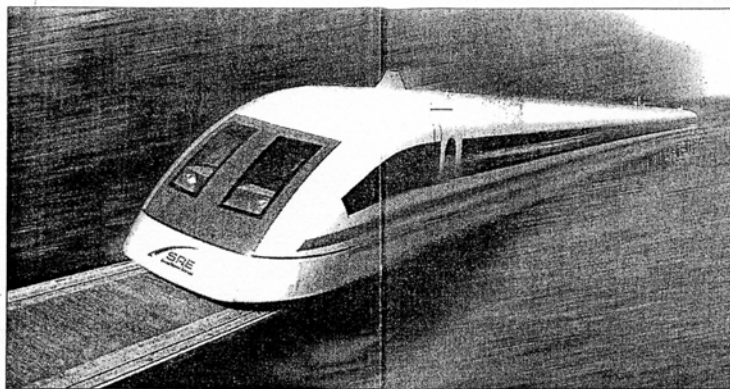
Verheissungen und Einschätzungen einer oberirdischen Magnetschwebbahn in der Schweiz

Ein Firmenkonsortium lanciert die Idee einer oberirdischen Magnetschwebbahn zwischen Zürich und Bern als partielle Antithese zum Ausbau der Eisenbahn. Vorerst soll eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. An der ETH teilt man das Postulat der Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs, schlägt aber einen anderen Weg dafür vor.

P. S. Die lange Zeit heiss diskutierte Idee einer unterirdischen Magnetbahn, die als «Swissmetro» die grossen Zentren der Schweiz zu einer einzigen Stadt hätte verschmelzen sollen, ist in einen tiefen Schlaf gefallen. Unter anderem, weil sich ihre Kapazität mit maximal 2750 Personen pro Stunde und Richtung als zu beschränkt erwies und weil ihre Zeitvorteile durch ein umständliches Ein- und Aussteige-Prozedere erst ab Distanzen von 500 Kilometern zum Tragen kommen. Am Freitag nun ist ein Konsortium von zehn kleineren und mittleren Firmen an die Öffentlichkeit getreten, das unter dem Label Swiss-Rapide-Express eine oberirdische Magnetschwebbahn vorerst zwischen Zürich und Bern sowie später auch nach Basel, Genf und St. Gallen realisieren möchte. Federführend sind das auf öffentliche Verkehrssysteme spezialisierte und international tätige Zürcher Beratungsbüro Swiss Railway Engineering (SRE) sowie die Swiss-Rapide AG.

Mehr Züge und mehr Kapazität

Die Träger dieser Idee, welche die zeitliche Distanz zwischen Wirtschaftsmetropole und Bundesstadt um zwei Drittel auf 20 Minuten reduzieren möchten, setzen auf die Technologie des deutschen Transrapid. Dieses System basiert anders als die Eisenbahn nicht auf der Rad-Schiene-Technik, sondern auf einem berührungsfreien und elektromagnetischen Trag-, Führ- und An-



Mehr Beschleunigung zwischen den Schweizer Städten: zum Beispiel durch einen Transrapid. SWISSRAPID

triebssystem und einem Fahrweg auf Stelzen. Seit den späten sechziger Jahren entwickelt und heute serienreif, lässt es mit kommerziellen Geschwindigkeiten von bis zu 500 km/h die im alltäglichen Betrieb auf maximal 320 km/h beschränkten konventionellen Hochgeschwindigkeitszüge hinter sich. Seit 2004 verkehrt ein Transrapid auf der 30 Kilometer langen Strecke zwischen Stadtzentrum und internationalem Flughafen von Shanghai.

Analoge Projekte grösseren Stils werden unter anderem in Japan (Tokio-Osaka), den USA (Anaheim-Las Vegas) und in Grossbritannien (London-Glasgow) mit Machbarkeitsstudien konkretisiert. Kurz vor der Realisierung standen Transrapid-Projekte zweimal in Deutschland, wo seit den achtziger Jahren auch eine Teststrecke existiert; sowohl für die Strecke Berlin-Hamburg wie auch zwischen München und dem neuen Flughafen der bayerischen Landeshauptstadt entschied man sich schliesslich für den Ausbau der Eisenbahn. Als ausschlaggebend gegen den Transrapid wurden in beiden Fällen offiziell die Kosten bzw. Kosten-Nutzen-Berechnungen angegeben, doch fielen bei den Entscheidungen auch politische und industrielle Faktoren sowie die Position der Deutschen Bahn mit ins Gewicht.

Innerhalb der Transrapid-Förderer hat sich das Gewicht mittlerweile von der Eisenbahn hin zur Bauindustrie verschoben. Das Fallieren der beiden Projekte in Deutschland sieht SRE- und Swiss-Rapide-CEO Niklaus H. König als Chance für die Schweiz bzw. für sein auf stolze 9,7 Milliar-

den Franken veranschlagtes Vorhaben, sich weltweit als zukunftsgerichteter Schrittmacher im öffentlichen Verkehr zu profilieren. Vorteile gegenüber dem weiteren Ausbau der konventionellen Bahn sieht er im geringeren Energieverbrauch sowie in der Exklusivität des Fahrwegs, den der Transrapid nicht mit anderen, langsameren Zügen teilen muss. Das würde im reinen Intercity-Verkehr eine Zugfolge von 5 Minuten gestatten, was nicht nur jegliches Fahrplan-Studium überflüssig werden liesse, sondern gegenüber heute auch eine Vervielfachung der verfügbaren Kapazität mit sich brächte.

Genf-St. Gallen in drei Stunden

Während es in einem ersten Schritt nun darum geht, 25 Millionen Franken für eine Machbarkeitsstudie aufzutreiben, kann sich König gut vorstellen, die Magnetbahn privat finanzieren zu lassen. Jedenfalls hätten Investoren bereits Interesse signalisiert, sagt er. Sie könnten das System errichten und dem Bund für den Betrieb zur Verfügung stellen. Dieser hätte dann für Zins- bzw. Rückzahlungen aufzukommen. Unter Annahme marktfähiger Tarife wäre das Vorhaben rentabel, zeigen sich König und seine Mitstreiter nach ersten Berechnungen überzeugt. Als grösste Hürden schätzen sie selber die Akzeptanz des Fahrwegs auf Stelzen ein, der nach ihren Vorstellungen weitgehend der Autobahn folgen sollte, sowie die Beschaffung des Terrains dafür. Niklaus H. König, der es für realistisch hielt, einen Trans-

INHALT

Verdreifachung der CO₂-Abgabe

Die CO₂-Abgabe soll 2010 von 3 auf 9 Rappen pro Liter Heizöl steigen. Die Wirtschaft protestiert angesichts der Konjunkturaussichten. 14

Ein Hoffnungsträger für den Milchmarkt

Der Milchmarkt ist schwer aus dem Ruder gelaufen; es gibt 30 000 Kühe zu viel. Eine neue Branchenorganisation soll Abhilfe schaffen. 17

rapid zwischen Zürich und Bern unter Ausblendung jeglicher rechtlichen und politischen Obstruktion bis 2017 im wahren Sinne des Wortes auf die Beine zu stellen, ist sich bewusst, dass bis zu einer allfälligen Realisierung diesbezüglich noch dicke Bretter zu bohren sind.

Wie aber schätzt man in der Fachwelt dieses Projekt ein, über das vor bzw. im Zuge seiner Konkretisierung auch hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die weitere Raumentwicklung der Schweiz diskutiert werden müsste? Ulrich Weidmann, Professor am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme an der ETH, teilt mit den Swiss-Rapide-Express-Promotoren das grundsätzliche Postulat einer weiteren Beschleunigung des Bahnverkehrs in der Schweiz. Das Massenverkehrsmittel mit eigenem Fahrweg müsse diesen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Strasse noch konsequenter ausspielen. Die vom Bund und von den SBB in Aussicht genommene primäre Konzentration auf den Ausbau der Kapazität bei mehrheitlich gleichbleibender Geschwindigkeit hält er für wenig zukunftsträchtig und der Attraktivität der Bahn gegenüber der Strasse kaum zuträglich.

Weidmann plädiert aber dennoch dafür, bei der weiteren Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz auf die konventionelle Eisenbahn zu setzen. Dabei stellt er weniger die Vorteile des Systems Transrapid in Frage als vielmehr dessen Integration in das hochgradig vernetzte Verkehrssystem in der von einem Netz kleinerer und mittlerer Städte geprägten Schweiz.

Magnetschwebbahnen eigneten sich für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen mit hoher Nachfrage, etwa zwischen Stadtzentren und Flughäfen, sagt er. Zudem zeige die Erfahrung, dass die hohen Anfangsinvestitionen solcher Projekte gleich auch deren Todesurteile gewesen seien. Der Erfolg der Eisenbahn zwischen Zürich und Bern gründe zu einem Gutteil darin, dass dort zahlreiche weiter reichende Verkehrsströme gebündelt würden, sagt Weidmann. Mit einem Transrapid zwischen den beiden Städten würden diese dort künftig zwingend gebrochen. – Als Alternative zu dieser radikalen punktuellen Beschleunigung propagiert Weidmann ein neues übergeordnetes Ziel in Sachen Geschwindigkeit für die weitere Entwicklung der Eisenbahn: die Reduktion der Reisezeit zwischen Genf und St. Gallen, und zwar gegenüber den heute üblichen vier Stunden nicht nur, wie in ZEB, dem nächsten Ausbauschritt, vorgesehen, eine ganze halbe, sondern um mindestens eine ganze Stunde. Von Zürich nach Bern dürfte die Eisenbahnreise dann zumal noch rund 45 Minuten dauern.



„Für das Rumpsteak hätten Sie bei einer 10-jährigen Laufzeit eine Belastung von 20 Cent pro Monat.“

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE 18 · MITTWOCH, 1. APRIL 2009 · NR. 77

Michael Dittmer

*Düvelsbeker Weg 14
michael.dittmer@kielnet.net*

24105 Kiel

Dittmer - Düvelsbeker Weg 14 - 24105 Kiel

An die
Landeszeitung für die Lüneburger Heide
- Redaktion -
Am Sande 18-19

21335 Lüneburg

Das nächste Ziel ist der Mars (LZ vom 21.07.) / Innovationen / Transrapid

Sehr geehrte Damen und Herren,

Kiel, den 25.07.2009

vor 40 Jahren, vom 16.-24.07.1969, hatte ich als damals elfjähriger Herderschüler u.a auch Ihre Zeitungsberichte wie „Der Mensch erobert den Mond“ mit Spannung gelesen und archiviert. Die Mondlandemission von Apollo 11 hatte mich vollständig in den Bann gezogen und auch meinen Ausbildungs- und beruflichen Werdegang nachhaltig beeinflußt.

Die Begeisterung für technische Innovationen war in Deutschland zu dieser Zeit fast ungebrochen. Und schließlich waren auch deutsche Köpfe (z.B. Wernher von Braun) an diesem Projekt beteiligt. Kurze Zeit später zeichnete sich auch die Entwicklung der Magnetschwebetechnik in der Presse aufgrund der von der neuen SPD-Regierung in Auftrag gegebene Projektstudie Hochleistungsschnellbahn ab, die Anfang 1970 in der LZ ihr positives Echo mit Berichten wie "Zweieinhalb Stunden bis München" (vom 31.01.1970) fanden. Als zeitlicher Realisierungshorizont wurde Anfang der 1980'er Jahre genannt. Dies hätte wahrscheinlich vergleichbare Anstrengungen bedurft wie die mit der von Präsident Kennedy ausgesprochenen Ankündigung, bis zum Ende des Jahrzehnts Menschen auf den Mond und wieder sicher zurückzubringen. Aber es sollte anders können..

Denn im Laufe der Jahre wurde die Berichterstattung über technische Neuentwicklungen – insbesondere in einigen Nachrichtenmagazinen – immer unfreundlicher, welchen die NASA auch zu spüren bekam. Dies führte zu allgemeiner Technikverdrossenheit und schließlich zu mangelndem Interesse junger Menschen, wie ich einen technischen Beruf zu ergreifen. Aus diesem Grunde wünsche ich mir die Aufgeschlossenheit gegenüber technischer Innovationen wie vor 40 Jahren zurück – und damit auch die Anwendung der in Deutschland erfundenen Magnetschwebetechnologie im eigenen Land. Die Wirtschaftskrise und der mechanische Verschleiß (Achsenbrüche) der konventionellen Bahntechnologie gebieten es, ernsthaft auf Innovationen wie diese zu setzen, um auch zukünftig für den globalen Wettkampf gerüstet zu sein.

Und wir brauchen technische Visionen, die auch umgesetzt werden, um die Jugend dafür zu begeistern: Nur so können wir den sich abzeichnenden Fachkräftemangel zur Bewältigung der technischen Herausforderungen der Zukunft abwenden.

Mit frdl. Grüßen

Michael Dittmer

Ostfriesland

„Tullum“ rief – und 350 Gäste kamen zum Gratulieren

WIRTSCHAFT Unternehmer Rolf Trauernicht aus Großefehn feierte am Sonnabend seinen 85. Geburtstag



Rolf Trauernicht und seine Frau Betty lauschten gerührt den Moormusikanten aus Wiesmoor, die ihnen ein Ständchen brachten.

BILDER: ORTOGIS

Finanzminister Hartmut Möllring überbrachte die Glückwünsche der Landesregierung. „Schön, dass du da bist“, sagte der Jubilar, „fühl' dich wohl.“

VON MICHAEL ZABKA

GROßEFEHN - Rolf „Tullum“ Trauernicht und seine Frau Betty haben Kondition, das muss man den beiden lassen. Gute zwei Stunden lang saßen sie am Sonnabendvormittag vor der Werkshalle in Großefehn und schüttelten Hände. Dabei hatte der Unternehmer nur ein paar Verwandte und die engsten Freunde zur Feier seines 85. Geburtstages eingeladen.

Knapp 350 Gratulanten waren es am Ende. Und jedem gab „Tullum“ das Gefühl, der liebste Gast von allen zu sein. Zu denen, die pünktlich um 11 Uhr erschienen, gehörte der niedersächsische Finanzminister Hartmut Möllring. „Schön, dass

du da bist“, sagte Trauernicht, „fühl' dich wohl.“ Möllring hatte sich zuvor brav in die Schlange eingereiht. „Das würde Tullum auch nicht richtig finden, wenn sich der Minister vordrängeln würde“, meinte Arno Ulrichs, Vorsitzender des Friesischen Forums und Mitarbeiter der Industrie- und Handelskammer (IHK).

Möllring gratulierte dem Jubilar später „persönlich und im Namen der Landesregierung“. Und, logisch: Er sprach von „Tullums“ Verdiensten um den Lückenschluss der A 31, von dessen Einsatz für den Transrapid. Rolf Trauernicht habe immer gewusst, dass ohne Infrastruktur keine wirtschaftliche Entwicklung möglich sei. Geben es mehr Menschen wie ihn, ginge es Deutschland noch besser. Der Minister wünschte ihm noch viele, viele weitere Lebensjahre: „Warum soll man Gottes Gnade Grenzen setzen?“

An Trauernichts tiefe Verwurzelung im christlichen



Unter den Gästen war auch der niedersächsische Finanzminister Hartmut Möllring.

Glauben erinnerte Pastor Dr. Andreas Lüder (Ostgroßefehn), der auf Wunsch des Jubilars eine kurze Andacht hielt.

Zum Schluss ergriff „Tullum“ selbst das Wort: „Ich bin dankbar, glücklich und zufrieden.“ Er habe den Wunsch, den Menschen zu

danken, die ihn begleitet haben – allen Mitarbeitern, ob aktiv oder im Ruhestand, den Geschäftspartnern und Kunden, allen, die beim Lückenschluss der A 31 geholfen hätten und sich jetzt für den Transrapid einsetzen, der IHK und den Kommunalpolitikern, die vieles erst

ermöglicht hätten.

„Aus tiefstem Herzen“ dankte der 85-Jährige aber seiner Frau Betty, die sofort aufstand und den sichtlich ergriffenen „Tullum“ in den Arm nahm.

Trauernicht dankte aber auch seinen Skatbrüdern und dem Kegelclub: „Steht auf

Rolf Trauernicht

Der Großefehner Unternehmer Rolf „Tullum“ Trauernicht hatte am vergangenen Donnerstag seinen 85. Geburtstag. Der Sohn eines Fehnschiffers hat nach dem Krieg einen großen Baustoffhandel aufgebaut, der zur weit verzweigten Trauco-Gruppe wurde. Mit seiner Frau Betty ist Trauernicht seit 62 Jahren verheiratet. Die beiden haben zwei Söhne, zwei Töchter, acht Enkelkinder und eine Urenkelin.

und singt unser Kegellied!“ Das taten sie dann gerne.

Der Jubilar genoss am Sonnabend seine Feier. Und vielleicht, sagte Trauernicht, habe der liebe Gott ja noch ein paar Jahre für ihn in Reserve.

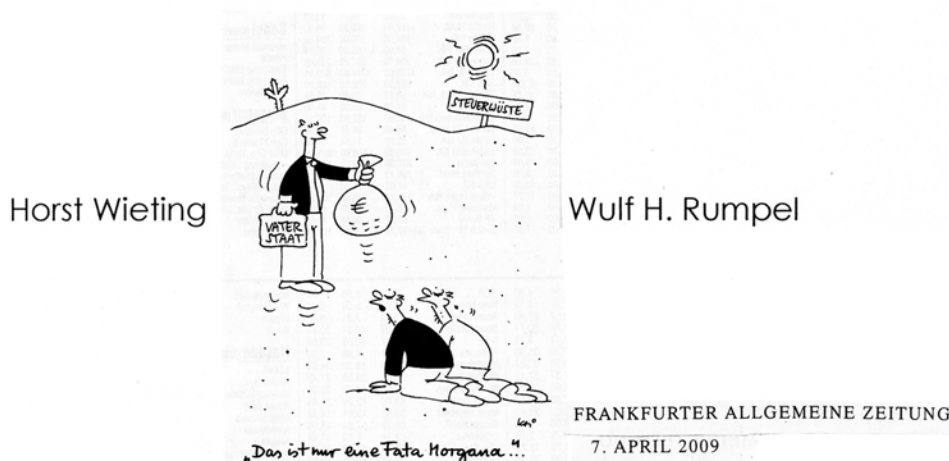
Sehr geehrter Herr Rolf Trauernicht,

älter werden ist wie auf einen Berg steigen, je höher man kommt, desto weiter sieht man.

Zu Ihrem Geburtstag und dem nun folgenden Lebensjahr wünschen wir Ihnen Gesundheit, Freude, Zuversicht und nicht zuletzt Ihre weitere, bisherige Unermüdlichkeit, die schon so vieles in Bewegung gebracht hat.

Wir, von der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid haben den aufrichtigen Wunsch, daß Sie noch lange dem „Schnellen Zug“ und seiner nicht zu verhindernden Realisierung in unserem Land erhalten bleiben mögen.

Mit den besten Wünschen



in memoriam

Marlies Schröter *26.01.1949 † Februar 2009 (Papenburg):

Frau Schröter war fast 25 Jahre an der der Transrapid-Versuchsanlage Emsland unter wechselnden Arbeitgebern, aber „immer für das Projekt“ und langjährig im Besucherzentrum tätig.

„Unsere Kollegin hat sich doch sehr schnell von uns verabschiedet. An ihrem 60. Geburtstag (26.01.09) haben wir sie noch kurz besucht. Da war sie eigentlich noch sehr optimistisch, aber dieser Tumor hat sich so schnell vergrößert, daß sie keine Chance mehr hatte. Nach einer kurzen Auszeit sind wir seit gestern wieder im Dienst. Jetzt sind wir noch zu zweit und werden weiterhin die Stellung halten.“

Marita Wermelt (06.03.2009)

Der König von Ostfriesland

Trauco-Gründer Rolf Trauernicht feierte seinen 85. Geburtstag

uh.- Wer bei Google „Tullum“ eingibt, wird direkt auf die Homepage von Trauco weitergeleitet. Beides ist also im Internet eng miteinander verbunden – wie im richtigen Leben.

So geht es einem oft in Ostfriesland. Wenn der Name „Tullum“ fällt, nickt der Gegenüber vielsagend. Wir haben nie erlebt, dass jemand von „Rolf Trauernicht“ spricht, der seinen ostfriesischen Rufnamen seit der Schule trägt und daraus ein Markenzeichen gemacht hat. Der „große Ostfrieser“, Firmengründer und erfolgreiche Baustoffhandelsunternehmer wurde am 23. Juli 85 Jahre jung. Gefeierte wurde am Wochenende darauf im Kreise von Familie, Nachbarn, Freunden und engen Wegbegleitern (siehe dazu auch „Personalien“). Woher der Name „Tullum“ kommt, haben wir von Rolf Trauernicht eigentlich nie so Recht erfahren. Er scheint aber damit glücklich geworden zu sein und trägt sein Markenzeichen mit Würde. Dennoch so viel: Der Ausdruck „Tullum“ ist Bestandteil der „Oeconomischen Encyclopädie (1773–1858) von J. G. Krünitz“. Danach wurde in der alten Geographie ein Berg in Illirien in der Nähe des adriatischen Meeres so bezeichnet. Aber bringt uns das weiter? Nicht wirklich.

Es ist eher seine Popularität, sein Fleiß und sein nicht erlahmendes Unternehmertum, das weit über seine Firma hinaus geht und ihm Freundschaften und Sympathien eingebracht hat bis in die höchsten Kreise. Mit dem niedersächsischen Ministerpräsident **Christian Wulf**, der bei ihm im Wohnzimmer anlässlich des 60-jährigen Firmenjubiläums saß, ist er per „Du“, mit Finanzminister **Hartmut Möllring**, der ihm persönlich zum 85. Geburtstag gratulierte und die Grüße der Landesregierung überbrachte, selbstverständlich auch. Die Politik weiß eben, was sie an ihrem „Tullum“ hat: z. B. den Lückenschluss der A 31. Durch seine Initiative und eine große Spende aus dem Privatvermögen des Unternehmers wurde der Anschluss an die A 31 („Ostfriesenspieß“) zehn Jahre früher als geplant realisiert. Und als ob dies nicht genug wäre, kämpft er derzeit für den Fortbestand des Transrapid im Emsland. „Was ist Ihr größter Wunsch für die Trans-

rapidstrecke im Emsland?“ wurde er kürzlich in einem Interview des Online-Dienstes „business-on.de“ gefragt. „Die Forschung muss im eigenen Land weitergehen“, antwortete er. „Der Transrapid muss in Deutschland schweben. Und zwar baldmöglichst. Die Pläne für die Strecke Hamburg–Berlin liegen fertig in München.“



Oder anders ausgedrückt: Deutschland muss Technologie-Träger bleiben. Wenn man eines lernt in Ostfriesland, dann ist dies der weite Blick. Rolf Trauernicht hat daraus Weitblick gemacht und behält dabei immer auch den Blick auf die nächsten anstehenden Aufgaben wie „die notwendige 2. Nord-Süd-Verbindung, die Küstenautobahn A 22 und ein längst fälliger Regionalkreis Ostfriesland.“ Basta!

Seine Wünsche und Vorstellungen sind wie in Stein gemeißelt. Richtig widersprechen mag man „Tullum“ eigentlich nicht. Seine Stimme kann dann schnell laut werden und die erhobenen Hände verheißen nichts Gutes. Er macht was er will. Das

Gute daran ist, dass es meistens das Richtige ist. Auch die Geburtstagsfeier ist ein Spiegel seiner Persönlichkeit. Es gibt nur andeutungsweise ein Programm, denn es muss ja vor allem noch genügend Platz für „Tullums“ spontane Einfälle geben. So redet der Wirtschaftsminister („bitte kurz!“), danach der Pastor, weil „Tullum“ ein gläubiger Mensch ist, der örtliche Posaunenchor spielt sehr gekonnt und begleitet zwei Kirchenlieder, die die Gäste („auf Wunsch von „Tullum“) mit lauter Stimme singen, und dann kann Focko Trauernicht eben noch einwerfen „Und jetzt kommt Tullum!“. Diese Ankündigung ist Programm genug.

Rolf Trauernicht erzählt immer wieder begeistert und gleichzeitig gerührt die Geschichte seines Aufstiegs vom Torf-Schiffer zum allseits anerkannten und erfolgreichen Baustoffhandels-Unternehmer. Er erzählt sie vermutlich so oft, weil er sie selbst kaum glauben kann, dieses Märchen im Land der Fehn, wie man in der Region die malerischen Kanäle nennt. Damit nicht zu viel Rührung aufkommt, trägt „Tullum“ gleich danach mit seinem Kegelclub das Vereinslied vor. Die Gäste klatschen freudig verdutzt. Den ausgebreiteten Armen Rolf Trauernichts mit dem entwaffnenden Satz „Ich liebe Euch alle“ kann an diesem Tag kaum jemand entkommen – auch der Autor nicht. Alt-Verleger **Gert Wohlfarth**, den seit Jahrzehnten eine enge Freundschaft mit Rolf Trauernicht verbindet, wäre sicher gerne bei besserer Gesundheit dabei gewesen.

Wie „Tullums“ Sohn, der heutige Firmenchef **Focko Trauernicht**, auf der Geburtstagsfeier in entwaffnender Offenheit bekannte, ist „Tullum“ auch für seine Umwelt bis heute eine echte Herausforderung. Wenn er mit seinen Ideen durch die Büros der Firmenzentrale wirbelt, kann der Alltag schon einmal leicht ins Stocken geraten. „Ich habe mir immer gewünscht,“ sagte Focko Trauernicht mit Blick auf seinen Vater und seine Mutter **Betty Trauernicht**, die dazu verständlich lächelt, „dass Du in der Ruhe Deinen inneren Frieden findest. Aber vielleicht findest Du ihn gerade in dieser Ruhelosigkeit und signalisierst uns damit: das Leben ist und bleibt eine Baustelle – ob uns das gefällt oder nicht.“ ■

„Ich bin eben ein geborener Optimist“

OZ-INTERVIEW Der Großflehner Unternehmer Rolf „Tullum“ Trauernicht über Mut und Gottvertrauen

Heute vor 85 Jahren wurde der Sohn eines Fehnschiffers geboren. Nach dem Krieg machte er sich selbstständig und baute gemeinsam mit seiner Frau Betty einen großen Baustoffhandel auf. Trauernicht hat für den Lückenschluss der A 31 gekämpft und setzt sich für den Transrapid ein. Im Interview meldet sich auch seine Frau zu Wort.

VON JOCHEN BRANDT

OZ: Herr Trauernicht, ich würde gerne mit Ihnen über das Jahr 1948 sprechen.

ROLF TRAUERNICHT: Das Jahr der Währungsreform. Außerdem wurde unser Sohn Focko geboren.

OZ: Es war auch das Jahr, in dem Sie das Fehnschiff „MS Berta“ gekauft haben – für 20 000 Mark. Um es bezahlen zu können, haben Sie und Ihre Frau Betty alle Möbel verkauft und zudem einen Kredit über 12 000 Mark aufgenommen. Zu einem Zinssatz von 20 Prozent.

TRAUERNICHT: Stimmt, damals bin ich noch selber als Kapitän gefahren.

OZ: Alles zu verkaufen und zusätzlich einen Kredit aufzunehmen, das hat vermutlich eine Menge Mut erfordert.

TRAUERNICHT: Das Geld hatte ich mir von einem väterlichen Freund in Oldersum geliehen. Sein Bruder riet ihm damals, die Finger davon zu lassen. Aber wir haben bin-



Sein erstes Geschäft hat er mit zwölf Jahren gemacht: Rolf „Tullum“ Trauernicht vor der Zentrale der Trauco-Gruppe in Großflehner.

BILD: BRANDT

Zum Beispiel, als ich mein erstes Auto 1951 für 1300 Mark gekauft hatte. Die ganze Nacht lang konnte ich nicht schlafen, und am nächsten Morgen habe ich den Wagen wieder weggebracht. Ich bin dann weiter Motorrad gefahren – mit einem Vorkriegsmodell.



Betty Trauernicht

OZ: Die BMW steht immer noch im Empfang der Trauco-Zentrale.

TRAUERNICHT: Stimmt genau.

OZ: Zurück zur „Berta“. Woher haben Sie den Mut für die Investition genommen?

TRAUERNICHT: Das ist einfach meine Mentalität – und ich hatte zum Glück meine Betty. Die hat mitgezogen.

OZ: Aber Sie waren überzeugt, dass der Kauf der richtige Schritt war?

TRAUERNICHT: Sonst würde man so etwas doch nicht machen. Aber natürlich gehen auch mal Sachen schief. 1966 etwa hatten wir eine Tochterfirma gegründet und dann gleich 600 000 Mark Verlust gemacht.

OZ: Das klingt nicht gut.

TRAUERNICHT: Wir konnten uns aber helfen. Mit Trauco hatten wir genug Geld verdient. In der Bilanz der Tochter stand: „Verlust gegen bar ausgeglichen.“

OZ: Schon als Kind waren Sie mit Ihrem Vater unterwegs, auch er war Fehnschiffer. In Jheringsflehner haben Sie als Zwölfjähriger Ihr erstes Geschäft selbst abgewickelt. Eine Schiffsladung Brenntorf für 140 Reichsmark.

TRAUERNICHT: Damals war ich noch Volksschüler. Ein

anderer Interessent hatte mir auf der Tour noch für 90 Mark gemischten Torf mit geringerem Heizwert abgekauft. Von der Entladung habe ich immer noch ein Bild.

OZ: Wenn ich mir vorstelle, dass ein Zwölfjähriger heute Geschäfte...

TRAUERNICHT: Das kann man sich gar nicht mehr vorstellen. Aber wir mussten ja. Es war ein Lebenskampf. Wir hatten den Knüppel im Genick.

OZ: Aber war Ihnen als Kind nicht bange, so viel Verantwortung zu übernehmen?

TRAUERNICHT: Nein, bange war mir nie.

OZ: Nie?

TRAUERNICHT: Nie.

OZ: Warum nicht?

TRAUERNICHT: Weil Angst ein schlechter Berater ist.

OZ: Das würden die meisten unterschreiben, aber trotzdem haben viele Angst.

TRAUERNICHT: Ich bin eben ein geborener Optimist. Angst kenne ich nicht – auch, weil ich bekennender Christ sein darf. Für mich ist das ganze Leben eine Fügung. Ich habe volles Vertrauen, dass alles gut ausläuft. Auch wenn wir Enttäuschungen hinnehmen mussten.

OZ: Gottvertrauen, das haben Sie in der Vergangenheit oft durchblicken lassen, spielt eine große Rolle für Sie.

BETTY TRAUERNICHT: Wenn es Not und Angst gab, dann haben wir Kraft und Hilfe aus dem Gebet gezogen. Wir wussten, dass es weitergeht.

OZ: Eines der für Sie wichtigsten Themen, Herr Trauernicht, ist der Transrapid. Sie fordern, dass die Technologie in Deutschland zum Einsatz kommt. Fehlt es den Verantwortlichen an Mut?

ROLF TRAUERNICHT: Ja. Aber so ist die Welt. Auch bei meinen Mitarbeitern habe ich

die Beobachtung gemacht, dass sie gegen Veränderung waren. Zum Beispiel, als es um den Gabelstapler ging.

OZ: Den Gabelstapler?

TRAUERNICHT: Ganz genau. Ich hatte 1961 eine Studienreise nach Amerika gemacht. Mit großen Augen und Ohren bin ich herumgereist und habe mir Ideen geholt.

OZ: Und dann haben Sie zum ersten Mal einen Gabelstapler gesehen?

TRAUERNICHT: Genau. In Denver, Colorado. Aus Amerika habe ich damals auch einen Fernschreiber mitgebracht. Und Paletten.

OZ: Paletten?

TRAUERNICHT: Na ja, die Idee dazu. Das kannte man hier nicht. Dabei ist es so viel effektiver, Waren auf Paletten zu laden. Und ich sage Ihnen: Wenn wir den Gabelstapler nicht eingeführt hätten, wären wir nicht am Markt geblieben. Als Unternehmer kann man solche Neuerungen durchsetzen, da hat man's einfacher als die Politi-

ker. Ein Unternehmer muss entscheiden, Politiker müssen den Konsens suchen.

OZ: Sie waren selbst lange in der Politik. 1952 wurden Sie in den Kreistag gewählt. Bis 1976 waren Sie für die CDU aktiv.

TRAUERNICHT: Ich musste in den Kreistag, weil es in der Region keine Straßen gab. Und wir brauchten Straßen, sonst hätten wir nicht im Geschäft bleiben können.

OZ: Ihr Vater, der Fehnschiffer, hatte sich immer gegen den Straßenbau gestemmt, weil er die Kanäle als Transportwege behalten wollte.

TRAUERNICHT: (lacht) Im Kreistag musste ich als Nachfahre eines Schiffers die Haltung meiner Vorfahren ausbügeln. Und der Bau von Straßen hat mich dann mein ganzes Leben lang beschäftigt.

OZ: Das Ganze gipfelte im Lückenschluss der A 31, den Sie maßgeblich vorangetrieben haben – mit einer Spendenaktion und viel eigenem Geld.

TRAUERNICHT: Die A 31 war und ist lebenswichtig für unsere Region. Und wenn ich damals eine viertel Million für den Ausbau geboten habe, dann auch, weil wir als Firma mit einer Autobahn viel sparen konnten.

BETTY TRAUERNICHT: An der A 31 hängt ganz Ostfriesland. Die Autobahn ist unsere Nabelschnur.

ROLF TRAUERNICHT: Der Handel hat profitiert, der Tourismus, die Zulieferer. Alle. Zeit ist Geld. Ich sage es immer wieder: Straßen sind die Voraussetzung für alle Wirtschaft.

OZ: Wenn man mit Ihren alten Weggefahrenen spricht, hört man auch immer wieder: „Tullum ist der Mann der Straßen.“ Haben Sie eigentlich eine Lieblingsstraße?

TRAUERNICHT: Ja. Natürlich.

OZ: Die A 31?

TRAUERNICHT: Na klar. Und soll ich Ihnen etwas verraten? Manchmal fahre ich die Strecke aus reinem Vergnügen – selbst, wenn es dann ein Umweg ist.

Der Spitzname

Den Beinamen „Tullum“ hat Rolf Trauernicht bereits in seiner Kindheit bekommen – um ihn von Namensvettern unterscheiden zu können. „Ich habe keine Ahnung, was das Wort bedeutet“, sagt der Unternehmer heute. Inzwischen ist aus „Tullum“ längst eine Art wohlgehegtes Markenzeichen geworden. Ob neuer Lehrling oder Ministerpräsident: Rolf Trauernicht stellt sich als Tullum vor – und besteht in der Regel darauf, geduzt zu werden.

nen zwei Jahren zurückgezählt.

OZ: Sie waren 24 Jahre alt.

TRAUERNICHT: Ich stand voll im Saft.

OZ: Hatten Sie schlaflose Nächte? Das Geschäft hätte auch schiefgehen können.

TRAUERNICHT: Natürlich hatte ich schlaflose Nächte. Später auch, immer wieder.

Der Interviewpartner und die Firma

Rolf Trauernicht wurde heute vor 85 Jahren auf dem Fehn geboren. Er ist das älteste von zwölf Kindern. Mit seiner Frau Betty ist er seit 62 Jahren verheiratet. Die beiden haben zwei Töchter und zwei Söhne, acht Enkelkinder und eine Urenkelin. Von 1952 bis 1976 saß Trauernicht für die CDU im Auricher Kreistag. Er ist Ehrenbürger Großflehners und Ehrenmitglied der Industrie- und Handelskammer.

Aus dem Torfschiffer wurde nach dem Krieg schnell der Baustoffhändler Trauernicht. Der Bedarf an Baumaterial war groß in der Region. Die Firma – heute wird sie längst von den Söhnen Focko und Rolf Trauernicht geführt – wuchs stetig und wurde zur verzweigten Unternehmensgruppe.

Unter dem Trauco-Dach stehen heute 25 Firmen. Allein der Baustoffsektor hat heute rund 560 Beschäftigte und einen Jahresumsatz von etwa 150 Millionen Euro.

ESLAND VERSUCHSANLAGE KANN WEITERMACHEN - TOURISTISCHE FAHRTEN BLEIBEN ABER VERBOTEN

Gnadenfrist für Transrapid-Teststrecke

Hersteller des Magnetschwebezugs haben noch zehn Monate Zeit, einen Käufer für die Technik zu finden. Interesse aus dem Ausland soll groß sein. Leise Hoffnung in Lathen.

Stephan Lathen

Die Zeit, Käufer für die Technik zu finden. Kurz vor Toresschluss war das Interesse aus dem Ausland an dem Zug wieder deutlich gestiegen. Zahlreiche Delegationen - etwa aus den USA, aus der Schweiz, aus Brasilien, aus den Niederlanden oder aus Großbritannien - waren entweder bereits auf der Teststrecke oder wollen noch kommen. Ende Mai erst hatte das Land wieder die Erlaubnis erteilt, dass potenzielle Investoren auf dem Superzug mitfahren dürfen.

„Das ist für uns im Ort die Chance, dass die Anlage nicht nur eine weitere zehnmonatige Frist bekommt, sondern für den dauerhaften Entwicklungsbetrieb notwendig bleibt“, sagte der Samtgemeindebürgermeister von Lathen, Karl-Heinz Weber (CDU). Immerhin arbeiten derzeit rund 60 Mitarbeiter auf der Versuchsstrecke. Ob es bei dieser Zahl bleibt, war unklar. Vom Testanlagenbetreiber IABG gab es dazu zunächst keine Stellungnahme. Der Testbetrieb soll auf jeden Fall reduziert werden, was laut Wirt-

schaftsministerium unter anderem weniger Fahrten bedeutet. Für den Fremdenverkehr in der Region spielt die Strecke seit der verheerenden Katastrophe mit 23 Toten im September 2006 keine Rolle mehr.

Touristische Fahrten mit dem Superzug bleiben verboten. Klar ist aber allen Beteiligten auch, dass dieser Aufschub die allerletzte Chance für den Transrapid ist. „In diesen zehn Monaten müssen die vielen Interessenbekundungen auf ihre Belastbarkeit hin überprüft werden, dass der Transrapid tatsächlich international vermarktbar ist“, sagte der Landrat des Emslandes, Hermann Bröring (CDU). Er

Für den Fremdenverkehr spielt die Strecke seit der Katastrophe mit 23 Toten im September 2006 keine Rolle mehr.

stellte auch klar, dass es sich bei dem jetzt zur Verfügung gestellten Geld um eine Einmalhilfe handelt. Sollte es danach weitergehen, müsste die Industrie die Kosten übernehmen. 5,4 Millionen Euro kostet der Weiterbetrieb in den nächsten zehn Monaten.

2,1 Millionen Euro stammen vom Bund, 750 000 Euro von ThyssenKrupp, 650 000 Euro vom bayerischen Bauunternehmen Max Bögl, 450 000 Euro von der IABG, 300 000 Euro von Siemens und 1,15 Millionen Euro vom Land Niedersachsen und dem Landkreis. Bis Ende April 2010 müsse ein Käufer für den Transrapid gefunden werden,

betonte der niedersächsische Wirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP). „Ansonsten wäre Schluss“, sagte er. Dass es zunächst weitergeht in Lathen, ist vor allem seinem Engagement zu verdanken. Er hatte im Mai alle Beteiligten nochmals an einen Tisch gebracht. Nach Auffassung der Hersteller des Schwebezugs, ThyssenKrupp und Siemens, war das Fahrzeug zu Ende entwickelt, damit hatte sich der Testbetrieb aus Sicht der beiden Firmen erübrigt. Allerdings hatte das Bauunternehmen Bögl großes Interesse an einem Fortbestand der Testanlage. Bögl stellt die Betonteile für den Fahrweg her. Zusammen mit der IABG arbeitete Bögl dann auch ein neues Konzept aus, das den Weiterbetrieb zu geringeren Kosten als bisher ermöglichen soll.

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
DONNERSTAG, 10. DEZEMBER 2009



Radbruch ist ueberall - RE: [Transrapid] Sendung ueber Bahn-Probleme

Das war ein schlimmer TV-Bericht, der zeigt, was passieren kann, wenn man die wahren Kosten des Rad-Schiene-Systems nicht wahr haben will und die dazugehörigen Aufwendungen einfach wegoptimiert. Das sind schon fast Zustände wie beim maroden britischen Schienennetz. Unter diesem Hintergrund erscheint es unverantwortlich, die Option auf den baldigen Einsatz eines Verkehrssystems aufzugeben, das

konkurrenzlos sicher im Betrieb
konkurrenzlos kostengünstig in der Instandhaltung,
konkurrenzlos schnell,
konkurrenzlos leise und
konkurrenzlos komfortabel ist,
die Magnetschnellbahn Transrapid. Auf einen Punkt gebracht: Radbruch ist überall !!!

Heute | 18.11.2009

20.15 - 21.00 (45 min.) VPS 20.14

Neu im Programm.

Endstation Chaos

Die Bahn auf gefährlichem Kurs

Jetzt nachdem die Wunschkoalition CDU/CSU/FDP es nun geschafft hat, ist von einer Realisierung/Foerderung des Transrapids keine Rede mehr. Alle meine Anfragen an die FDP wurden geblockt. Ist nichts mit Parteien des Fortschritts, dabei waere ein Komitment zu dieser neuen Technologie gerade jetzt so wichtig: Die Weichen stellen fuer die Zukunft, endlich was bewegen, auf dieses Rad/Schiene-Chaos und die Steuerverschwendung (ich dachte alle wollen sparen) hinweisen und Alternativen aufzeigen, und mit erneuerter Verkehrsinfrastruktur Arbeitsplaetze und eine Grundlage fuer eine starke Wirtschaft schaffen.

Die SPD hat das Thema zu Schroeders Zeiten wenigstens aufgegriffen, auch wenn sie es dann wie eine heiÙe Kartoffel haben fallen lassen, aber unsere doch angeblich so wirtschaftlich denkenden Parteien erwaeihen dieses Thema noch nicht einmal. Nichts hierzu im Koalitionsvertrag. Sehr enttaeuschend. Ich wuerde mir also nicht so viel Hoffnung machen, auch diese Regierung scheint wieder Angst vor Veraenderung zu haben. Die Sucht nach Wiederwahl (blos kein Risiko und keinem schaden) ist groesser als die Bedeutung der Zukunft Deutschlands. Wenn wenigstens die Hersteller diese Technologie nun langsam ins Ausland verkaufen wuerden, dann wuerde sich wenigstens was bewegen.

Gruesse, Mike Reinicke

Heute um 21:00h in der ARD (Das Erste) und am Mittwoch um 20:15 (Eins-Extra, Wdh.) kommt ein Bericht ueber das Chaos bei der Bahn. Die Wartung des Rad-Schiene-Systems ist kostenintensiv. Die Informationen sollten wir nutzen, um in moeglichst vielen Leserbriefen, darauf hinzuweisen, daÙ eine Technologie mit den geringsten Wartungskosten endlich ihre Chance hier und jetzt bekommt.

Viele GrueÙe Michael Dittmer

32 Hamburger Abendblatt

Sonnabend/Sonntag, 1./2. August 2009



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

MONTAG, 28. SEPTEMBER 2009

Ganz klar, festgefahrene Alttechnik! Will keiner, braucht keiner, weil es für uns nicht optimal ist.

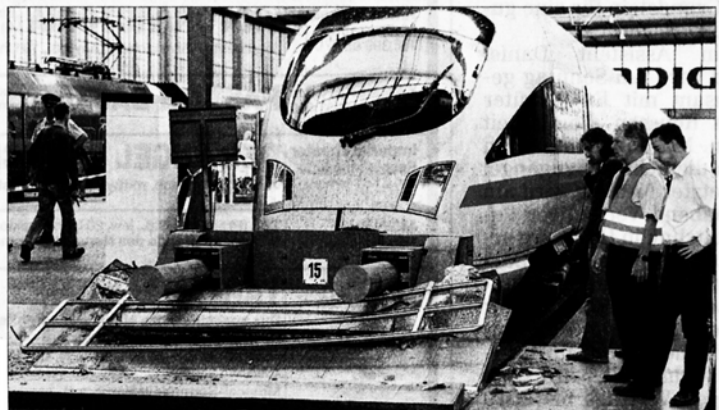
ICE mit 220 Fahrgästen rammt Prellbock im Bahnhof

MÜNCHEN – Ein ICE ist am Freitagmorgen bei der Einfahrt in den Münchner Hauptbahnhof auf einen Prellbock aufgefahren. Der Lokführer (51) verstauchte sich den Arm, die 220 Reisenden blieben nach ersten Erkenntnissen unversehrt. „Einen riesigen Schreck haben die Leute natürlich schon bekommen“, sagte Polizeisprecher Berti Habelt.

Der aus dem oberfränkischen Lichtenfels kommende ICE 1501 schob den Prellbock rund vier Meter weit in die Schalterhalle, wobei fünf Bodenplatten am

Bahnsteig verschoben wurden. „Es hat ordentlich gerumpelt“, sagte Habelt. Von Panik unter den Passagieren könne aber keine Rede sein, zumal der bremsende Zug nicht besonders schnell gefahren sei.

Das Zugpersonal ging nach dem Aufprall sofort durch alle Wagen, um sich um die Passagiere zu kümmern. Von diesen machten viele nach dem Aussteigen „Urlaubsfotos“ von dem beschädigten Zugvorderteil. Der weitere Bahnverkehr wurde nicht beeinträchtigt. (dpa/AP)



Der beschädigte ICE 1501 steht am Hauptbahnhof in München, nachdem er den Prellbock vier Meter weit in die Halle gerammt hat. FOTO: DPA

DR.-ING.WULF H. RUMPEL ARCHITEKT
21 255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Tostedt, 27. August 2009

Fraport AG
z.Hd. Prof. Dr. Wilhelm Bender
Frankfurt Airport
60 547 Frankfurt am Main

Zentraleuropäisches Luftverkehrssystem Frankfurt/Main – Hahn

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Bender,

der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat am 21. August 2009 dem ambitionierten Projekt der Erweiterung und Anpassung des Frankfurter Flughafens an internationale Standards durch eine vierte Landebahn grünes Licht gegeben. Damit hat zunächst einmal die Vernunft gesiegt und einer führenden Rolle des Rhein-Main Flughafens im Zusammenspiel mit den europäischen Zentralflughäfen steht nichts mehr im Wege.

Allerdings wurde das Bundesland Hessen auch verpflichtet, die besonders für Ihr Unternehmen und die Lufthansa eminent wichtige Frage der Nachtflüge strikter zu regeln so, daß wohl ein für den ungestörten Flugablauf außerordentlich problematisches Nachtflugverbot für die Zeit zwischen 23.00 und 5.00 Uhr zu erwarten sein wird.

Zusammen mit dem von der Bundesregierung jüngst vorgestellten Konzept zukünftiger Verkehrstechnologien zeigt dies einmal mehr, wie grundlegend schlüssig die schon lange diskutierte Einbindung des Flughafens Hahn in das o.g. Luftverkehrssystem Rhein-Main ist. Denn nur diese Konstellation bietet die Möglichkeit von Starts und Landungen rund um die Uhr, bei gleichzeitiger Respektierung des Kasseler Urteilspruchs. Dies um so mehr, als die Rheinland-Pfälzische Landesregierung wiederholt ihre Bereitschaft zu einvernehmlicher Lösung kundgetan hat.

Auf der Basis der nun eingetretenen Lage scheint es also zwingend geboten, den Gedanken eines dualistischen Verkehrsverbundes umzusetzen. Die hierzu erforderliche, schnelle, erdgebundene Verbindung, für die Fahrzeiten unterhalb der 30 Minutengrenze gefordert werden müssen, liegt seit langem, erprobt in der Magnetschwebetechnik vor, die im übrigen in Shanghai in ähnlich gelagerter Situation inzwischen eine Zuverlässigkeit von 99,9% bewiesen hat. Die Lokalisation von Reisen, deren Gepäck, aber auch von Flugzeugcontainern wäre jederzeit zeitlich gewährleistet. Auch scheint es im Hinblick auf die 2012 beginnende Verpflichtung zum Kauf von Emissionsrechten nur konsequent, alles was Treibstoffkosten und Zusatzausgaben erhöhen wird, rechtzeitig durch eine sinnvolle, emissionsfreie, energiesparende Technik zu vermeiden.

Es bleibt festzuhalten, Juristen sind in sorgfältiger Abwägung ihrer Verantwortung gerecht geworden und haben den Weg für die zukünftige Entwicklung frei gemacht. Wenn nun auch noch die betroffenen Kaufleute von Fraport ebenso sorgfältig kalkulierend, die sicher nicht geringen finanziellen Aufwendungen einer solchen Verkehrsverbindung haushälterisch einzusetzen wüßten und dann auch die für Magnetfeldtechnik zuständigen Ingenieure Gelegenheit erhielten eine Konstruktionsablauf zu entwickeln, dessen Forderungen sich eng an den systemisch-technischen Merkmalen eines Magnetschwebezuges orientierten, wäre das nicht nur ein logischer Schritt zur Ganzheitlichkeit im Luftverkehrswesen sondern es würden damit auch aus vielen weitergehenden Forderungen an unseren Industriestandort Deutschland endlich Konsequenzen gezogen.

Kurz gesagt, wenn es gelänge, durch privatwirtschaftliches Handeln die beklagenswerten Fehleinschätzungen der jüngeren Vergangenheit auszuschließen und Lobbyisten, Politiker und

Monopolisten daran zu hindern, durch ihre oft erstaunlich kurz greifenden Eigeninteressen einer fortschrittlichen Technik unnötig Knüppel vor die Füße zu werfen, wäre das der Beginn einer neuen Epoche industriellen Denken und Handelns.

Hinzuzufügen wäre noch, daß der hellsichtige Entschluß der Bundesregierung, die seit vielen Jahren erfolgreich arbeitende Versuchsanlage TVE in Lathen weiterzuführen, es ermöglichen wird, das jüngst patentierte, modulare Fahrwegskonzept zu erproben und damit schon zukünftig in der vorseriellen Phase Einsparungen von 30% allein beim Steckenbau zu erzielen, der ja selbst schon wegen des berührungsfreien Schwebens praktisch als wartungskostenfrei einzustufen ist und zusammen mit den sonstigen, die heutige Verkehrstechnik überragenden Leistungen der Magnetschwebbahn an Geschwindigkeit, Energieumsetzung und Reisekomfort, spricht alles dafür, die unvermeidlich auf den Flugverkehr zukommenden Restriktionen für den Flugverkehr als Impuls für einen mutigen Schritt nach vorne zu nutzen.

Hochachtungsvoll Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

Bei Nachtflugverbot wird Frachtflotte gekürzt

FRANKFURT, 28. August (dpa). Die Deutsche Lufthansa will ihre Frachterflotte im Falle eines absoluten Nachtflugverbots am Frankfurter Flughafen aufgeben. Die 19 Frachtmaschinen vom Typ MD 11 würden dann schrittweise abgeschafft, sagte Lufthansa-Cargo-Vorstandschef Carsten Spohr. Mindestens jeder zweite der rund 4700 Arbeitsplätze bei Lufthansa Cargo würde wegfallen. Besonders betroffen wäre der Rhein-Main-Flughafen, wo auch viele Speditionen und Dienstleister vom Geschäft mit der Luftfracht abhängig sind. Der Verwaltungsgerichtshof (VGH) in Kassel hatte vor einer Woche entschieden, dass die Nachtflüge nach dem Ausbau des Flughafens um eine vierte Piste aus Lärmschutzgründen massiv eingeschränkt oder ganz verboten werden müssen. An anderen europäischen Flughäfen wie London, Amsterdam oder Paris seien Nachtflüge möglich, sagte Spohr. Er warnte, dass Frachtströme dann komplett verlagert würden.

29. AUGUST 2009 · NR. 200 · SEITE 15

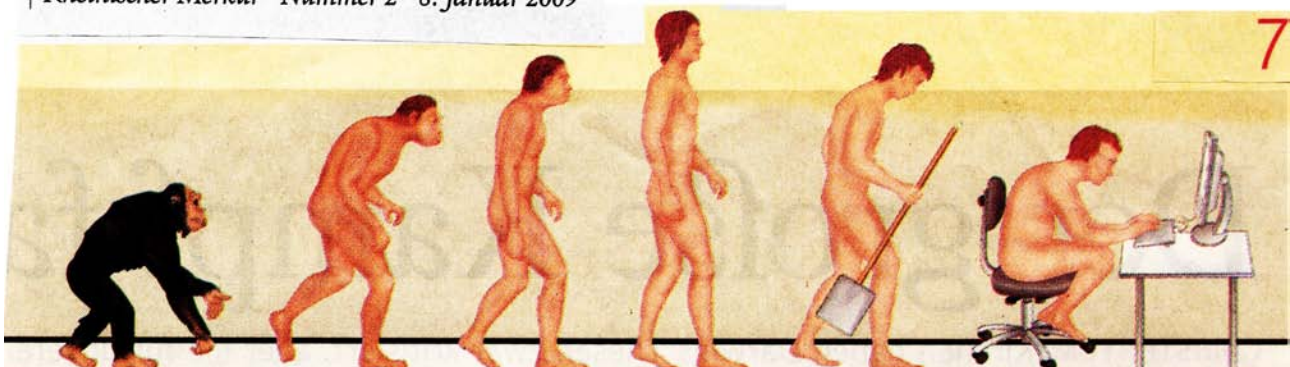
FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

Lufthansa büßt Fracht und Passagiere ein

uf. FRANKFURT, 12. Januar. Die Lufthansa büßt im Zuge der Wirtschaftskrise Passagiere und Frachtaufkommen ein. Die Zahl der Fluggäste sank im vergangenen Geschäftsjahr um 2,6 Prozent auf 55,6 Millionen, teilte die größte deutsche Fluggesellschaft mit. In diesem Zeitraum verringerte sich das Transportvolumen von Lufthansa Cargo um 10,5 Prozent auf 1,5 Millionen Tonnen gegenüber dem Vorjahr, wobei sich die Auslastung der Frachtflotte um 2,3 Prozent auf 63,6 Prozent verringerte. Ausgleich für den Passagierschwund der Lufthansa verschafften die frisch erworbenen Tochtergesellschaften. Allen voran die profitable Swiss, die bei nahezu konstanter Auslastung ihrer Flotte die Zahl ihrer Fluggäste um 2,4 Prozent auf 13,8 Millionen steigerte. Darüber hinaus bringen British Midland 3,8 Millionen sowie Austrian Airlines 3,3 Millionen Passagiere in die Gesamtrechnung ein. Konzernweit erhöhte sich die Zahl der Fluggäste um 8,5 Prozent auf insgesamt 76,5 Millionen Passagiere, teilte die Lufthansa mit. Die Börse reagierte auf die Nachricht des Branchenführers enttäuscht. Der Aktienkurs des Lufthansa-Konzerns, der einen Marktwert von 5,7 Milliarden Euro erreicht, gab am Dienstag zeitweise mehr als 2 Prozent nach.

MITTWOCH, 13. JANUAR 2010 · NR. 10 · SEITE 15

Rheinischer Merkur · Nummer 2 · 8. Januar 2009





Fraport AG - 60547 Frankfurt (Briefpost) - 60549 Frankfurt (Paketpost)

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

Telefax - 59676 E-Mail ausbauinfo@fraport.de

Ihr Zeichen Unser Zeichen RAV-AU/NA TL-GS Telefon +49 69 690- 66478 Datum 14.09.2009

Ihr Schreiben vom 27.08.2009

Sehr geehrter Herr Dr. Rumpel,

gerne beantworten wir Ihr an Herrn Prof. Bender gerichtetes Schreiben, der am 1. September 2009 nach längerjähriger erfolgreicher Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der Fraport AG in den Ruhestand getreten ist.

Wir freuen uns, dass Sie den durch den Hessischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) bestätigten Ausbau des Frankfurter Flughafens als ein Zeichen der Vernunft bewerten. Mit Blick auf die Kritik des VGH an der Nachtflugregelung des Hessischen Wirtschaftsministers erwarten Sie ein absolutes Nachtflugverbot zwischen 23:00 und 05:00 Uhr. Sie setzen sich daher für einen Verkehrsverbund mit dem Flughafen Hahn und insbesondere für die Realisierung einer Transrapid-Verbindung zwischen den Flughäfen ein.

Wir danken Ihnen für Ihre Vorschläge. Allerdings ist es noch nicht sicher, ob es zu einem absoluten Nachtflugverbot kommen wird. So hat der VGH kein absolutes Nachtflugverbot verhängt, sondern dem Hessischen Wirtschaftsminister aufgegeben, über die beanstandeten Nachtflugregelungen – unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts – neu zu entscheiden. Darüber hinaus steht es der hessischen Landesregierung offen, gegen diese Entscheidung des VGH Revision einzulegen. In jedem Fall bedarf es jedoch einer sorgfältigen Prüfung der Urteilsgründe, die noch nicht vorliegen.

Fraport AG
Frankfurt Airport
Services Worldwide
60547 Frankfurt/Main
Telefon +49 (0) 69 690-0
Telefax +49 (0) 69 690-70081
info@fraport.de
www.fraport.de

Sitz der Gesellschaft:
Frankfurt/Main
Amtsgericht Frankfurt/Main
HRB 7042

USt-IdNr.: DE 114150623

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Hessischer Minister der Finanzen
Karlheinz Weimar

Vorstand:
Dr. Stefan Schulte
(Vorsitzender)
Herbert Mai
Peter Schmitz
Dr. Matthias Zieschang

Fraport AG - 60547 Frankfurt (Briefpost) - 60549 Frankfurt (Paketpost)

Frau
Marianne Voß
Bleichpfad 33
47799 Krefeld

Telefax - 59676 E-Mail ausbauinfo@fraport.de

Ihr Zeichen Unser Zeichen RAV-AU/NA gs Telefon +49 69 690- 66478 Datum 29.09.2009

Ihre Anfrage vom 08.09.2009

Sehr geehrte Frau Voß,

gerne beantworten wir Ihr an Herrn Prof. Bender gerichtetes Schreiben, der am 1. September 2009 nach längerjähriger erfolgreicher Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der Fraport AG in den Ruhestand getreten ist.

Wir freuen uns, dass Sie den durch den Hessischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) bestätigten Ausbau des Frankfurter Flughafens als ein Zeichen der Vernunft bewerten.

Mit Blick auf die Kritik des VGH an der Nachtflugregelung des Hessischen Wirtschaftsministers befürchten Sie, dass ein absolutes Nachtflugverbot zwischen 23:00 und 05:00 Uhr doch kommen werde. Sie schlagen daher die Realisierung einer Transrapid-Verbindung zwischen unserem Flughafen und dem Flughafen Hahn im Hunsrück vor, die Reisende in kurzer Zeit von dem einen zum anderen Flughafen befördern könnte. Die hier verbotenen Nachtflüge könnten außerdem nach Hahn, der ohne Nachtflügeinschränkungen betrieben werden kann, verlagert werden.

Fraport AG
Frankfurt Airport
Services Worldwide
60547 Frankfurt/Main
Telefon +49 (0) 69 690-0
Telefax +49 (0) 69 690-70081
info@fraport.de
www.fraport.de

Sitz der Gesellschaft:
Frankfurt/Main
Amtsgericht Frankfurt/Main
HRB 7042

USt-IdNr.: DE 114150623

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Hessischer Minister der Finanzen
Karlheinz Weimar

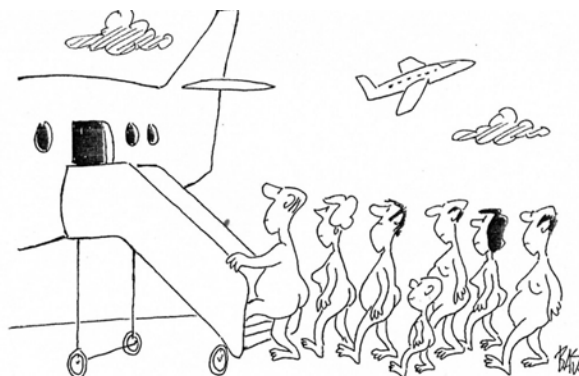
Vorstand:
Dr. Stefan Schulte
(Vorsitzender)
Herbert Mai
Peter Schmitz
Dr. Matthias Zieschang

Commerzbank AG:
S.W.I.F.T-Code COBADEFF
BLZ 500 400 00, Kto. 588942300 EUR
IBAN DE67 5004 0000 0588 9423 00
Deutsche Bank AG:
S.W.I.F.T-Code DEUTDEFF
BLZ 500 700 10, Kto. 2008407 EUR
BLZ 500 700 10, Kto. 2008407 USD
IBAN DE44 5007 0010 0200 8407 00

Dresdner Bank AG:
S.W.I.F.T-Code DRESDEFF
BLZ 500 800 00, Kto. 330000600 EUR
IBAN DE34 5008 0000 0330 0006 00
BLZ 500 800 00, Kto. 330000602 USD
IBAN DE77 5008 0000 0330 0006 02
Frankfurter Sparkasse:
S.W.I.F.T-Code FRASDEFF
BLZ 500 502 01, Kto. 36814
IBAN DE05 5005 0201 0000 0368 14

Datum
14.09.2009

Seite
2



Die Luftverkehrsgesellschaften stehen der von Ihnen befürworteten Verlagerung von nächtlichen Flugbewegungen zum Flughafen Hahn ablehnend gegenüber. So haben sich beispielsweise Vertreter der Lufthansa Cargo klar gegen eine solche Option ausgesprochen, schon weil der Flughafen Hahn nicht über ein ausreichendes Passagerdrehkreuz verfügt, welches für das Geschäftsmodell der Lufthansa Cargo, das eine enge Verknüpfung von Passagier- und Frachtflugzeugen vorsieht, erforderlich ist.

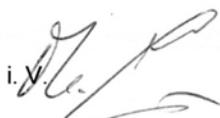
Ob die von Ihnen befürwortete Magnetbahnverbindung zwischen den Flughäfen Hahn und Frankfurt Main realisiert wird, liegt nicht in unserer Hand. Wie Sie selbst hervorheben, haben sich die zuständigen Entscheidungsträger bereits gegen ein solches Vorhaben ausgesprochen. Entgegen Ihrer Anregung liegt es auch nicht in unserer Absicht noch entspricht es unserem Geschäftsmodell, ein solch immens kostenintensives Projekt zu finanzieren bzw. uns an einem solchen Projekt finanziell zu beteiligen.


Es wäre zudem sorgfältig zu prüfen, ob für die Abwicklung von Passagier- und Frachtverkehren eine Magnetbahnverbindung zum Flughafen Hahn erforderlich ist. Für Passagierverkehre ist dies schon deshalb fraglich, weil wir mit dem Flughafenausbau tagsüber über ausreichende Kapazitäten an unserem Standort verfügen werden. Ähnliches gilt für Frachtverkehre tagsüber bzw. in den Nachtrandstunden. Ob sich dann eine Magnetbahnverbindung für einen nach Hahn verlagerten Frachtverkehr zwischen 23:00 und 05:00 Uhr lohnt, ist zu bezweifeln – unabhängig von der Frage, ob der Transrapid überhaupt Frachtgüter in der geforderten Größenordnung aufnehmen kann.

Wir danken Ihnen dennoch für Ihre Anregungen und Ihr Interesse an unserem Flughafen,

mit freundlichen Grüßen

Fraport AG

i. V. 
T. Lurz

i. A. 
C. Galasel Cunto

Hinweis: Sofern Fraport keine anderslautende Aussage von Ihnen vorliegt, gehen wir davon aus, dass die von Ihnen freiwillig gemachten Angaben durch Fraport auch weiterhin zur Bearbeitung Ihrer Anfragen verarbeitet und genutzt werden dürfen. Fluglärmbeschwerden werden gemeinsam mit dem Fluglärmenschutzbeauftragten des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung bearbeitet.



Herrn

...

...

Flughafensystem Frankfurt-Hahn

Sehr geehrter Herr ...,

Kiel, den 08.09.2009

aufgrund der Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 21.08.2009 steht dem Ausbau des Frankfurter Flughafens mit einer neuen Nord-West-Landebahn und der Aufrechterhaltung einer führenden Rolle im Verbund mit den europäischen Großflughäfen nichts mehr im Wege. Allerdings wird das Land Hessen verpflichtet, nicht nur die für die betroffenen Fluggesellschaften wichtige Frage der Nachtflüge zu regeln.

Hierdurch kommt der Flughafen Hahn erneut ins Spiel. Denn dieser bietet die Möglichkeit von Starts und Landungen rund um die Uhr – umso mehr, als die rheinland-pfälzische Landesregierung erneut auf diese Möglichkeit und die Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit Hessen hingewiesen hat. Folglich erscheint es sinnvoll, Frankfurt und Hahn doch noch zu einem Flughafensystem zusammenzufügen. Hierfür müssen beide Flughäfen über eine schnelle Landverbindung gemeinsam verfügen. Die hierfür erforderliche Technik liegt mit der erfolgreich erprobten Magnetschnellbahn Transrapid vor, die in Shanghai eine Zuverlässigkeit von 99,9% nachgewiesen hat und in der Lage ist, schneller Güter in Standardcontainern zu transportieren, wie sie auch für den Transport von Luftfracht verwendet werden.

Zusammen mit dem auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland demnächst in die Erprobung gehenden modularen Fahrwegträger, der schätzungsweise um **30% günstiger** als herkömmliche Exemplare produziert werden kann, ergeben sich deutliche Kostenvorteile. Dies gilt insbesondere bei höherer Fahrgeschwindigkeit und und beinhaltet auch höheren Komfort gegenüber einer konventionellen ICE-Strecke – und zwar bereits beim Bau und nicht erst im Betrieb. Auch aufgrund engerer Kurvenradien und höherem Steigvermögen kann bei geringerem Landschaftsverbrauch im bergigen Gelände auf aufwendige und unkalkulierbare Tunnel verzichtet werden. Damit wäre auch problemlos die allgemeine Forderung von Fahrzeiten zwischen den Standorten eines Flughafensystems unterhalb von **30 Minuten** zu erfüllen.

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2005-2009 verpflichtet, **mindestens eine** Transrapidstrecke in Deutschland zu realisieren. Nehmen Sie sie beim Wort und setzen Sie sich von Anfang an auch für eine spätere grenzüberschreitende Verlängerung der Strecke nach Luxemburg und Brüssel ein. Denn so wird daraus ein europäisches Projekt, welches dann von der EU mitfinanziert werden kann. Bitte setzen Sie sich ebenfalls für eine Realisierung im Geiste des EU-Wettbewerbsrechts ein, die neuen Bau- und Betreibergesellschaften Zugang verschafft und Ihnen die Möglichkeit gibt, an der Strecke zu partizipieren.

Sie können mit einer Magnetschnellbahn noch schneller und gleichzeitig kostengünstiger umweltschonendere Transporte durchführen als mit allen anderen landgebundenen Verkehrsmitteln. Helfen Sie mit, einem Großteil der hessischen Bürger eine entspannende Nachtruhe durch eine außergewöhnliche Lösung zu gewährleisten und damit auch den Wirtschaftsstandort Deutschland durch Innovation zu einem Globalisierungsgewinner zu machen.

Mit freundlichen Grüßen
Michael Dittmer



Wolfgang Mayrhuber
Vorsitzender des Vorstandes
Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Lufthansa Aviation Center
Airportring
D-60546 Frankfurt/Main
Telefon +49 69 696 2222
Telefax +49 69 696 4151
E-Mail fravv@dlh.de

Von-Gablenz-Straße 2-6
D-50679 Köln
Telefon +49 221 826 2221
Telefax +49 221 826 3336

Herrn
Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel
Architekt
Am Toberbusch 19

21255 Tostedt

4. September 2009

herzlichen Dank für Ihren Brief vom 27. August 2009.

Um es vorweg zu nehmen, ich bin überzeugt, dass die Schwebetechnik Zukunft hätte und Deutschland eine Referenzstrecke gut zu Gesicht stehen würde. Als Zu-/Abbringer zwischen München und dem Flughafen hätte man eine Basis legen können. Leider alles Schnee von gestern.

Bei der Frage - Verbindung zwischen Hahn und Frankfurt-Rhein/Main - vertrete ich allerdings eine konträre Meinung. Gesamt-transitzeiten von 30 bis 45 Minuten sind heute zwingend für einen Netzwerkflughafen. Diese sind auf dem Gelände des Rhein/Main Flughafens noch darzustellen. Eine zusätzliche Verbindung zu Hahn und v.v. wäre weder für Passagiere noch für den Frachtverkehr darstellbar.

Die Fracht pulsiert sowohl zwischen Passagierflugzeugen mit ihren Frachträumen und reinen Frachtflugzeugen und bodengestützten Zu- und Abbringern. Da die Fracht im Gegensatz zum Passagier sozusagen nicht in Losgröße 1 reist, sondern zu Paletten und Containern umgeschlagen wird, ergäbe sich hier eine Vervielfachung der Umschlags mit unwirtschaftlichem Zeitverbrauch. Es geht also um die integralen Systemzusammenhänge, die hierbei zu berücksichtigen wären.

Was die für den Standort Deutschland relevanten Nachtaktivitäten betreffen, möchte ich nur erwähnen, dass die neue Bahn in Frankfurt nicht als Erweiterung der Nachtflüge gedacht war. Insofern gibt es keinen Zusammenhang zwischen der Flughafenerweiterung und der Nachtflugbelastung. Letztere wird alleine durch den technischen Fortschritt kleiner.

Wir fühlen uns als Anwalt des Wirtschaftsstandortes, berücksichtigen dabei natürlich auch die Interessen der Anrainer, was durch den ständig schrumpfenden Lärmteppich belegbar ist. Sie werden verstehen, dass ich vor diesem Hintergrund wenig Verständnis dafür aufbringen kann, dass der Exportweltmeister Deutschland den wichtigsten Frachtflughafen in seinen wichtigen Nachtaktivitäten beschränken will, nur weil der Ausbau der Tageskapazität vorgesehen ist. Ich bleibe dabei, Frankfurt wird künftig mit vier Bahnen operieren. Die Nachtfracht benötigt nur eine der alten Bahnen und diese nur bis zu 17 Mal.

Ich hoffe, sehr geehrter Herr Dr. Rumpel, ich konnte Ihnen hiermit einige Hintergründe aufzeigen

und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

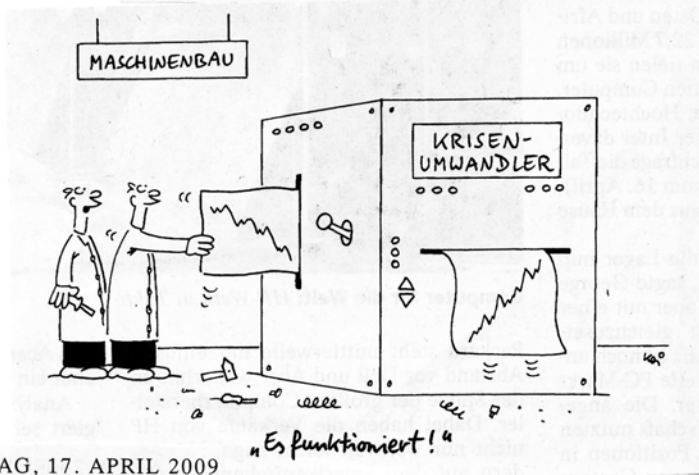


FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE 14 · MONTAG, 14. DEZEMBER 2009 · NR. 290

Lufthansa kämpft gegen erwartetes Nachtflugverbot

FRANKFURT, 13. Dezember (Reuters). Die Lufthansa will alle rechtlichen Schritte gegen das erwartete Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen ausschöpfen. Das Unternehmen werde Nichtzulassungsbeschwerde gegen den Beschluss des hessischen Verwaltungsgerichtshofs (VGH) in Kassel einlegen, sagte ein Konzernsprecher am Sonntag. Das Gericht hatte eine Revision der Lufthansa vor dem Bundesverwaltungsgericht gegen die im Sommer getroffene Entscheidung nicht zugelassen. In dem Streit geht es um die Zahl der Nachtflüge, die künftig am größten deutschen Flughafen erlaubt sind. Die Richter in Kassel hatten Zweifel an der Zulässigkeit der vom Land Hessen vorgeschlagenen 17 Nachtflüge angemeldet. Lufthansa ist nach eigenen Angaben jedoch für ihre Frachtochtergesellschaft Cargo auf Nachtflüge angewiesen und setzt hier auf Rückendeckung durch das Land Hessen, das noch bis 4. Januar Zeit hat, um das Urteil in einer Revision anzufechten. „Wir hoffen, dass das Land in Revision geht und seinen Planfeststellungsbeschluss verteidigt“, sagte der Sprecher. Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Frankfurter Flughafens wurde nach einer jahrelangen Diskussion zwischen Anwohnern, dem Flughafen, Umweltschützern und Fluggesellschaften ausgearbeitet.



FREITAG, 17. APRIL 2009

Marianne Voß
Bleichpfad 33
47 799 Krefeld

Krefeld, 5. September 2009

Roland Koch
Hessischer Ministerpräsident
Mitglied des Hessischen Landtages
Schlossplatz 1-3

65 783 Wiesbaden

Luftverkehrsknoten Rhein-Main-Hahn, Gerichtsurteil

Da brauchen die Narren nicht lange und kostenintensiv zu suchen, mit induktiver Stromspeisung geht's besser!

200 ZÜGE VERSPÄTET

Intercity kappt Oberleitung

DUISBURG – Der Intercity 2310 Frankfurt-Sylt hat vor dem Duisburger Bahnhof 100 Meter Oberleitung heruntergerissen. 400 Fahrgäste mussten auf offener Strecke aussteigen. 200 Züge waren bis zu 30 Minuten verspätet. Die Bahn sucht noch nach der Unfallursache. (dpa)

Hamburger Abendblatt

Sonnabend/Sonntag, 5./6. Juli 2008

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

wie ich in der Zeitung lesen konnte, hat der Hessische Gerichtshof am 21. August 2009 sämtliche Widersprüche gegen den schon lange geplanten Bau der vierten Landebahn in Frankfurt nun endlich zurückgewiesen. Ich freue mich darüber sehr, besonders aber darüber, daß in diesem Land doch noch die Vernunft über grüne Traamtänze siegen kann, denn wo sollen in der Zukunft die Arbeitsplätze herkommen auf wir alle so dringend angewiesen sind und mit Verboten allein ist doch wirklich nichts zu gewinnen.

Nun befürchte ich allerdings, daß das völlige Verbot von Nachtflügen doch noch kommt. Bei allem Verständnis für die Menschen in der Umgebung des Flughafens, ich selbst wohne in der Nähe einer ICE-Strecke und genieße deren ohrenbetäubenden Lärm stündlich, wäre dies doch wohl ein großer Wettbewerbsnachteil für die Region, die Lufthansa und die Reisenden.

Wenn ich mich recht erinnere, gibt es da doch noch den Flughafen Hahn in der Eifel, von dem ich auch schon in Urlaub geflogen bin. Er liegt als ehemaliger Militärflugplatz doch recht weit ab von Siedlungen und ist auch nur ca. 120 km von Frankfurt entfernt. Könnte man den nicht mit Rhein-Main verbinden, am besten mit dieser neuen, berührungsfreien, leisen Magnetschwebbahn, mit der wir auch gerne fahren würden und die in München schon längst fahren könnte, wäre sie nicht durch gezielte Fehlplanungen scheinheilig verhindert worden. Wenn das in 15 Minuten zu schaffen wäre, hätten die Reisenden nur Vorteile, die Flugzeuge könnten Tag und Nacht jederzeit landen und niemand müßte sich mehr gestört fühlen.

Wenn nun schon die Gerichte dem Fortschritt recht geben, müßten doch wohl unsere Politiker auch etwas tun und vor allen Dingen an die Zukunft denken. Ich meine, Sie haben bisher gute Vorarbeit geleistet, bitte sorgen Sie nun auch dafür, daß wir uns nicht selber das Grab schaufeln, denn in London und Paris gibt kein Nachtflugverbot, wie ich aus eigener Erfahrung weiß.

Ich würde mich freuen, wenn meine Vorschläge dazu beitragen könnten, wieder ein bißchen mehr nach vorne zu schauen und deutsche Technik auch im eigenen Land einzusetzen, statt bei den Chinesen.

Mit freundlichen Grüßen
Marianne Voß

Der Hessische Ministerpräsident



Marianne Voß
Bleichpfad 33
47 799 Krefeld

Krefeld, 8. September 2009

Hessische Staatskanzlei - Postfach 31 47 65021 Wiesbaden

Frau
Marianne Voß
Bleichpfad 33

47799 Krefeld

Wiesbaden, den 20.09.2009

Sehr geehrte Frau Voß,

haben Sie vielen Dank für Ihr Schreiben vom 5. September, in dem Sie mir einen Vorschlag zur Verbindung der Flughäfen Frankfurt und Frankfurt-Hahn mittels einer Magnetschwebebahn unterbreiten.

Die von Ihnen angeregte Verbindung beider Flughäfen durch den so genannten Transrapid ist im Rahmen der Ausbaudiskussion, an der zahlreiche Experten und sämtliche vom Ausbau Betroffenen beteiligt waren, umfassend geprüft worden. Letztlich wurde jedoch deutlich, dass ein solches Vorhaben sich nicht wirtschaftlich realisieren ließe.

Ich danke Ihnen dennoch für Ihren konstruktiven Beitrag zur Zukunft des Flughafens Frankfurt und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Roland Koch

Kurt Reck
Rheinland-Pfälzischer Ministerpräsident
Peter-Altmeier-Allee 1
55 116 Mainz

Luftverkehrsknoten Rhein-Main-Hahn, Gerichtsurteil

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

wie ich in der Zeitung lesen konnte, hat der Hessische Gerichtshof am 21. August 2009 sämtliche Widersprüche gegen den schon lange geplanten Bau der vierten Landebahn in Frankfurt nun endlich zurückgewiesen. Ich freue mich darüber sehr, besonders aber darüber, daß in diesem Land doch noch die Vernunft über grüne Traumtänze siegen kann, denn wo sollen in der Zukunft die Arbeitsplätze herkommen auf wir alle so dringend angewiesen sind und mit Verboten allein ist doch wirklich nichts zu gewinnen.

Nun befürchte ich allerdings, daß das völlige Verbot von Nachtflügen doch noch kommt. Bei allem Verständnis für die Menschen in der Umgebung des Flughafens, ich selbst bin häufig in der Nähe einer ICE-Strecke und genieße deren ohrenbetäubenden Lärm stündlich, wäre dies doch wohl ein großer Wettbewerbsnachteil für die Region, die Lufthansa und die Reisenden.

Wenn ich mich recht erinnere, gibt es da doch noch den Flughafen Hahn in der Eifel, von dem ich auch schon in Urlaub geflogen bin. Er liegt als ehemaliger Militärflugplatz doch recht weit ab von Siedlungen und ist auch nur ca. 120 km von Frankfurt entfernt. Könnte man den nicht mit Rhein-Main verbinden, am besten mit dieser neuen, berührungsfreien, leisen Magnetschwebebahn, mit der wir auch gerne fahren würden und die in München schon längst fahren könnte, wäre sie nicht durch gezielte Fehlplanungen scheinheilig verhindert worden. Wenn das in 15 Minuten zu schaffen wäre, hätten die Reisenden nur Vorteile, die Flugzeuge könnten Tag und Nacht jederzeit landen und niemand müsste sich mehr gestört fühlen.

Wenn nun schon die Gerichte dem Fortschritt recht geben, müßten doch wohl unsere Politiker auch etwas tun und vor allen Dingen an die Zukunft denken. Ich meine, Sie als Ministerpräsident haben doch sicher auch größtes Interesse daran, daß es für uns und Ihr Bundesland weitergeht. Bitte sorgen Sie nun auch dafür, daß wir uns nicht selber das Grab schaufeln, denn in London und Paris gibt kein Nachtflugverbot, wie ich aus eigener Erfahrung weiß.

Ich würde mich freuen, wenn meine Vorschläge dazu beitragen könnten, wieder ein bißchen mehr nach vorne zu schauen und deutsche Technik auch im eigenen Land einzusetzen, statt bei den Chinesen.

Mit freundlichen Grüßen Marianne Voß

DER MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES RHEINLAND-PFALZ

- 2 -

21. September 2009

Frau
Marianne Voß
Bleichpfad 33
47799 Krefeld

Sehr geehrte Frau Voß,

ich danke Ihnen herzlich für Ihren Brief vom 8. September 2009, in welchem Sie das Nachtflugverbot am Flughafen Rhein-Main in Frankfurt, den Flughafen Frankfurt-Hahn und die Verbindung der beiden Flughäfen untereinander angesprochen haben. Gerne will ich Ihnen antworten.

Zunächst ist festzuhalten, dass der Rhein-Main-Flughafen an seine Leistungsgrenzen stößt. Ein Ausbau mit Augenmaß, der dieses größte deutsche Drehkreuz im Flugverkehr zukunftsfähig macht, ist unumgänglich. Dabei sind natürlich auch die berechtigten Belange der Menschen zu beachten, die im Umfeld des Flughafens leben und durch diesen einer besonderen Belastungssituation unterliegen. Dabei spielt auch die Frage des Nachtflugverbots eine wesentliche Rolle.

Bereits heute besteht dort ein Nachtflugverbot. Durch die aktuelle Gerichtsentscheidung in Hessen wird sich daran nichts Grundlegendes ändern. Die Situation der Betroffenen wird sich deshalb auch nicht wesentlich verbessern. Es bleibt insoweit abzuwarten, welche Maßnahmen gegebenenfalls getroffen werden müssen.

Am Flughafen Frankfurt-Hahn besteht kein Nachtflugverbot. Das Land Rheinland-Pfalz investiert zudem weiterhin stark in diesen Flughafen. Er stellt eines der gelungenen Konversionsprojekte dar, die Rheinland-Pfalz nach dem Abzug der

dort früher stationierten Luftstreitkräfte unternommen hat. Mit der Verlängerung der Startbahn und weiteren Maßnahmen wird der Flughafen gut für die Zukunft gerüstet und so auch in Lage sein, Teile des Flugverkehrs am Rhein-Main-Flughafen – insbesondere Frachtverkehr – aufzunehmen.

Die Verbindung beider Flughäfen untereinander soll nach dem Willen des Landes durch eine klassische Schienenverbindung sicher gestellt werden. Dazu wurden die Reaktivierung und der Ausbau der Hunsrückbahn in Angriff genommen. Rheinland-Pfalz zieht diese Variante einer Magnetschwebebahn (Transrapid) vor, da sie mit wesentlich geringeren Eingriffen in Natur und Umwelt einhergeht und bereits vorhandene Verkehrsinfrastruktur in weiten Teilen nutzen kann.

Ich bin sicher, dass Rheinland-Pfalz mit den Projekten zum Ausbau des Flughafens Frankfurt-Hahn und der Hunsrückbahn den richtigen Weg beschritten hat.

Mit freundlichen Grüßen

Hallo Kollegen,

sofern es für Eure GFM-Sitzung am 28.09.09 (*Anm: 28.11.2009*) von Belang ist, sende ich hier einen Kurzbericht vom Arbeitgebtag 2009, soweit es meine Kontakte auf dieser Veranstaltung zum Thema Transrapid betrifft.

1. Ich konnte meine Kontakte zum HGF der Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg Herrn Christian Amsinck vertiefen und ich habe ihm eine CD übergeben, die er nach Studium zur Vorbereitung eines Gespräches mit mir in seinem Büro oder in meinem Büro als Gesprächs-Grundlage sieht. Darüber hinaus interessieren ihn meine Anstrengungen für das MSB-Projekt Berlin-Warschau. Ich habe ihm gesagt, daß ich dafür bereits eine komplette Info-Mappe vorbereitet habe, welche den aktuellen Sachstand beinhaltet. Die will ich aber erst bei unserem Gespräch vorlegen, damit ich sie gemeinsam mit ihm während des Gespräches diskutieren und kommentieren kann.

2. Ich hatte ein kurzes Gespräch mit dem Bundeswirtschaftsminister Rainer Brüderle. Ich fragte ihn, ob er denn nach seiner Rede ein paar Minuten für mich hätte. Er sei aber sehr in Eile und bat mich kurz das Thema zu nennen. So kam ich direkt zu unserem derzeitigen Sachstand EuroRapid und übergab ihm eine CD von uns. Dies quittierte er mit den Worten: "Oh, High-Tec aus Deutschland" und übergab die CD seinem Staatssekretär mit den Worten, diese sehr sorgfältig zu studieren und sie ihm wieder vorzulegen.

Bleibt erst einmal abzuwarten, was sich daraus entwickelt. Mehr war im Augenblick nicht zu erreichen, denn er war bereits anmoderiert und mußte an sein Rednerpult.

3. Am Rande der Rede von Sigmar Gabriel die nicht interessierte, weil es Blech war was er redete, ergab sich ein Gespräch mit Herrn Hans-Joachim Scheffler, Geschäftsführer des Wirtschaftsspiegel MV aus Schwerin zum Thema Transrapid. Es interessierte ihn außerordentlich und ich gab ihm auch eine CD. Er versprach demnächst auf mich zukommen zu wollen.

Es liefen am Rande weitere Gespräche, die zwar interessant waren aber uns nicht weiterbringen. An die Kanzlerin kam ich leider nicht heran, was aber auch nicht zu bedauern ist, da sie unser Projekt ja schon in vielfältiger Weise kennt. Neues hätte sich sowieso nicht ergeben.

Da zufällig Minister Jung eine ganze Weile neben mir stand, hatte ich als Reservist und als stellv. Vorsitzender des Traditionsverbandes Fm.-Rgt. 71 die Chance genutzt, ihm für seine Tätigkeit als Verteidigungsminister dafür zu danken, daß er sich während seiner Amtszeit stets vor unsere Soldaten und meine Kameraden gestellt hat.

Beste Grüße **Lothar Albrecht, GF**

SEITE 20 · FREITAG, 18. SEPTEMBER 2009 · NR. 217

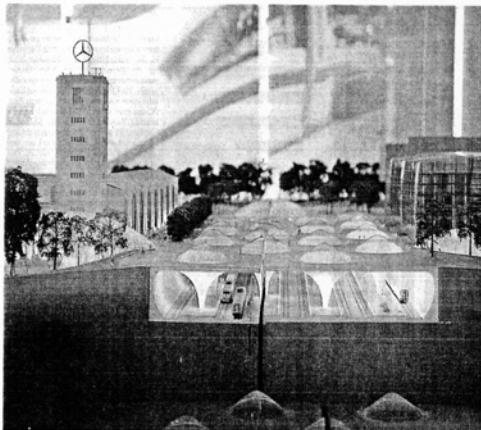
FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

Auf eine Milliarde soll es nicht ankommen

Das Infrastrukturprojekt „Stuttgart 21“ wird seit 15 Jahren zerredet. Jetzt soll ein letztes Mal gerechnet werden, ob es finanzierbar ist. Die Wirtschaft hofft darauf.

Von Susanne Preuß

D STUTTGART, 17. September
an Wort hat Macht. „Stuttgart 21“ ist zwar bisher nicht mehr als ein Plan, dessen Realisierung noch ungewiss ist, doch das milliardenschwere Bahn-Infrastrukturprojekt hat schon Politik gemacht. Die Stuttgarter haben „Stuttgart 21“ schon die Rote Karte gezeigt und grün gewählt. Jetzt sind die Grünen stärkste Fraktion im Gemeinderat vor der traditionellen starken CDU: Sie haben das weitreichendste Linienbauprojekt gegen das Projekt in Stimmen ummünzen können.
Fakt ist, dass für gut 3 Milliarden Euro die Stuttgarter Bahnhof erweitert werden und für weitere 2 Milliarden Euro die Bahnstrecke Stuttgart-Ulm tauglich für europäische Hochgeschwindigkeitsverbindungen gemacht werden soll – also eine Mega-Investition in öffentliche Verkehrsinfrastruktur, durch die 350 Millionen Autokilometer im Jahr eingespart werden könnten. „Wenn das kein zukunftsweisendes Konzept ist, was müssen wir denn noch bieten?“, fragt rallye-Räuber Grube, der neue Bähnchef, der sich schon zu seinen Zeiten als Daimler-Vorstand für das Projekt starkgemacht hat.



Stuttgart 21 im Modell: noch 79 Jahre aktuell

Foto: Peter Bruch

In München hat's mit dem verbunkern von Zukunftstechnik nicht geklappt, versuchen die es also mit Alltechnik. Bunkermentalität!

DR.-ING.WULF H. RUMPEL ARCHITEKT
21 255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Frankfurter Allgemeine Zeitung
z.Hd. Frau Susanne Preuß
Hellerhofstraße 2-4

50 267 Frankfurt am Main

Tostedt, 28. September 2009

FAZ, Freitag 18. September 2009, Nr. 217, Seite 20, Auf eine Milliarde soll es nicht ankommen, S. Preuß

Sehr geehrte Frau Preuß,

Herr Hug findet es bedauerlich, daß man so ein Projekt wie Stuttgart 21 auf die Kosten reduziert, und vergißt ganz und gar, daß in dieser Zeit immer mehr Autos aus Asien kommen, die hochgelobten Arbeitsplatzsicherer der Solarbranche ihre Komponenten zunehmend aus Fernost beziehen und der Maschinenbau um über 24% eingebrochen ist. Er sollte sich viel eher fragen, mit welchen Produkten wir in Zukunft unsere gewohnten Standards halten wollen, doch nicht etwa mit Eisenbahnen und Glasbahnhöfen?

Auf eine Milliarde soll es nicht ankommen sagt er, man glaubt man ist im falschen Film. Kaum 18 Monate ist es her, daß mit heuchlerischer Attitüde und unter Vorspiegelung kostengenaue Abrechnung, bei gleichzeitiger vorsorglicher Implementierung dreier völlig unnötiger Tunnel, der Transrapid als Exponent eines für die Zukunft unerhört wichtigen Technikfeldes verhindert wurde. Was schon damals durchschaubar war, denn keines ihrer Projekte hatte die Bahn jemals zum Angebotspreis abgerechnet, wird nun wiederum bei Stuttgart 21 deutlich. Bildung und Forschung fördern aber die daraus resultierende Zukunftstechnik den anderen überlassen, bloß kein kaufmännisches Risiko eingehen, statt dessen Alttechnik mit Unsummen fördern, und wenn sich Herr Grube eher scheinheilig als ratlos fragt was er noch bieten muß, sind wir nicht im falschen Film, sondern im Schmierentheater.

Gerade von Lehrern, und er war mal einer in Hamburg, muß erwartet werden, daß sie informativ auf der Höhe der Zeit sind. Die Magnetbahn ist praktisch verschleißfrei, ohne Achsen und Räder, die wie wir wissen öfter zerbrechen, doppelt so schnell, halb so laut wie sein von Mehdorn übernommener ICE und daher muß sie auch nicht in Tunneln und Bunkerbahnhöfen schallgeschützt versteckt werden, sondern kann in zweiter Ebene vor aller Augen und zu aller Nutzen verkehren, und was die Kosten betrifft, der demnächst auf der TVE in Lathen zu testende modulare Fahrweg wird die Fahrwegskosten schon in der vorseriellen Phase um 30% senken.

Wolfgang Drexler, wo war dieser Mensch eigentlich als es um München ging, rät vulgär, wir müßten „besoffen“ sein wenn wir das nicht annehmen würden. Sie nennen solch Gerede freundlich beschönigend plastisch, aber was er meint war wohl eher, wir müßten nicht bei Verstand sein wenn wir eine Chance für die Zukunft nicht annehmen. Bloß die ist nicht ein Bahnhof an der tiefsten Stelle Stuttgarts, sondern die hatten wir schon bei der vor dem Ende des Planfeststellungsverfahrens stehenden Magnetbahnstrecke für Hamburg-Berlin, ehe ein Bahnchef am 5. Februar 2000 seinen begrenzten Horizonten folgte und sie mit Zustimmung von Verkehrsminister Klimt höhnisch, oder war es doch eher verlegen, vom Tisch wischen durfte. Viele dieser Chancen werden wir wohl nicht mehr bekommen!

Falls es nun so sein sollte, daß bei der Wahl der Überschrift für Ihren Artikel auch Ihre Zweifel an der Industriepolitik unserer Entscheidungsträger in Politik, Wirtschaft und Presse irgendwie Ausdruck finden sollten, verbeuge ich mich vor Ihrer Klarsicht und Ihrem Mut. Wir alle brauchen dies jetzt, auch und besonders die gestern gewählte politische Mehrheit.

Mit freundlichen Grüßen

DR.-ING.WULF H. RUMPEL ARCHITEKT
21 255 TOSTEDT AM TOBERBUSCH 19

Tostedt, 3. September 2009

FDP-Fraktion im Hessischen Landtag
Vorsitzender Jörg-Uwe Hahn
Schlossplatz 2
65 183 Wiesbaden

Zentraleuropäisches Luftverkehrssystem Frankfurt/Main–Hahn

Sehr geehrter Herr Hahn,

der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat am 21. August 2009 dem ambitionierten Projekt der Erweiterung und Anpassung des Frankfurter Flughafens an internationale Standards durch eine vierte Landebahn grünes Licht gegeben. Damit hat zunächst einmal die Vernunft gesiegt und einer führenden Rolle des Rhein-Main Flughafens im Zusammenspiel mit den europäischen Zentralflughäfen steht nichts mehr im Wege.

Allerdings wurde das Bundesland Hessen auch verpflichtet, die besonders für Ihr Unternehmen Lufthansa und Fraport eminent wichtige Frage der Nachtflüge strikter zu regeln so, daß wohl ein für den ungestörten Flugablauf außerordentlich problematisches Nachtflugverbot für die Zeit zwischen 23.00 und 5.00 Uhr zu erwarten sein wird.

Zusammen mit dem von der Bundesregierung jüngst vorgestellten Konzept zukünftiger Verkehrstechnologien zeigt dies einmal mehr, wie grundlegend schlüssig die schon lange diskutierte Einbindung des Flughafens Hahn in das o.g. Luftverkehrssystem Rhein-Main ist. Denn nur diese Konstellation bietet die Möglichkeit von Starts und Landungen rund um die Uhr, bei gleichzeitiger Respektierung des Kasseler Urteilsspruchs. Dies um so mehr, als die Rheinland-Pfälzische Landesregierung wiederholt ihre Bereitschaft zu einvernehmlicher Lösung kundgetan hat.

Auf der Basis der nun eingetretenen Lage scheint es also zwingend geboten, an dieser Stelle den Gedanken eines dualistischen Verkehrsverbundes umzusetzen. Die hierzu erforderliche, schnelle, erdgebundene Verbindung, für die Fahrzeiten unterhalb der 30 Minutengrenze gefordert werden müssen, liegt seit langem, erprobt in der Magnetschwebetechnik vor, die im übrigen in Shanghai in ähnlich gelagerter Situation inzwischen eine Zuverlässigkeit von 99,9% bewiesen hat. Die Lokalisation von Reisenden, deren Gepäck, aber auch von Flugzeugcontainern wäre jederzeit zeitlich gewährleistet. Auch scheint es im Hinblick auf die 2012 beginnende Verpflichtung zum Kauf von Emissionsrechten nur konsequent, alles was Treibstoffkosten und Zusatzausgaben erhöhen wird, rechtzeitig durch eine sinnvolle, emissionsfreie, energie-sparende Technik zu vermeiden und vielmehr im Sinne der von der Lufthansa als Hauptbetroffenen, zuletzt durch den Anschluß der AUA gezeigten Bereitschaft zum Wettbewerb, für die Zukunft Akzente zu setzen.

Es bleibt festzuhalten, Juristen sind in sorgfältiger Abwägung ihrer Verantwortung gerecht geworden und haben den Weg für die zukünftige Entwicklung frei gemacht. Wenn nun auch noch die betroffenen Kaufleute der Lufthansa ebenso sorgfältig kalkulierend, die sicher nicht geringen finanziellen Aufwendungen einer solchen Verkehrsverbindung haushälterisch einzusetzen wüßten und dann auch die für Magnetfeldtechnik zuständigen Ingenieure Gelegenheit erhielten eine Konstruktionsablauf zu entwickeln, dessen Forderungen sich eng an den systemisch-technischen Merkmalen eines Magnetschwebezuges verbunden mit den Interessen eines großen, nationalen Luftfahrtunternehmens orientierten, wäre das nicht nur ein logischer Schritt zur Ganzheitlichkeit im Luftverkehrswesen sondern es würden damit auch aus vielen weitergehenden Forderungen an unseren Industriestandorte Deutschland endlich Konsequenzen gezogen.

Kurz gesagt, wenn es gelänge, durch privatwirtschaftliches Handeln der direkt betroffenen Gesellschaften die beklagenswerten Fehleinschätzungen der jüngeren Vergangenheit auszuschließen und Lobbyisten, rückwärtsgewandte Politiker und Monopolisten daran zu hindern, durch ihre oft erstaunlich kurz greifenden Eigeninteressen, zu unser aller Schaden, fortschrittlichen Technik und voraussehbarer Entwicklung unnötig Knüppel vor die Füße zu werfen, wäre das der Beginn einer neuen Epoche industriellen Denken und Handelns.

Hinzuzufügen wäre noch, daß der hellsichtige Entschluß der Bundesregierung, die seit vielen Jahren erfolgreich arbeitende Versuchsanlage TVE in Lathen weiterzuführen, es ermöglichen wird, das jüngst patentierte, modulare Fahrwegskonzept zu erproben und damit schon zukünftig in der vorseriellen Phase Einsparungen von 30% allein beim Steckenbau zu erzielen, der ja selbst schon wegen des berührungsfreien Schwebens praktisch als wartungskostenfrei einzustufen ist und zusammen mit den sonstigen, die heutige Verkehrstechnik überragenden Leistungen der Magnet-schwebebahn an Geschwindigkeit, Energieumsetzung und Reisekomfort, spricht alles dafür, die unvermeidlich auf den Flugverkehr zukommenden Restriktionen nicht nur zu umgehen sondern als Impuls für einen mutigen Schritt nach vorne zu nutzen. Bitte leisten Sie dazu im Sinne Ihres Parteiprogramms die Ihnen mögliche Unterstützung.

DIE WELT Seite 27

Montag, 21. Dezember 2009

Hochachtungsvoll

Endstation Tunnel

Fahrgäste und Öffentlichkeit sind sich einig: Eurostar hat im Umgang mit der Havarie auf ganzer Linie versagt

Von Thomas Kielinger

LONDON - Szenen wie aus der Hölle. So beschrieben am Wochenende Hunderte von Passagieren den Notstand, der sich in der Nacht vom Freitag auf Samstag im Kanaltunnel abspielte, der England mit dem Kontinent verbindet. Fünf Züge in beide Richtungen, vier davon aus Frankreich und Belgien kommend, waren wegen Stromausfalls unter dem Ärmelkanal stecken geblieben, wobei die Passagiere langwierige Evakuierungen durchmachen mussten, unter unzumutbaren Bedingungen.

Das Chaos nahm zeitweilig alarmierende Formen an. In den betroffenen Zügen waren die Klimaanlage ausgefallen, die elektrischen Notaggregate lieferten nur ein trübes Flackern der Zuginnenbeleuchtung, unterbrochen von Perioden totaler Finsternis, viele Reisende erlitten Panikattacken oder Ohnmachtsanfälle, es gab kein Essen, die Wasservorräte gingen zur Neige, kein Hilfspersonal war zu Hand, die Betreibergesellschaft Eurostar gab über Stunden hinweg keine Informationen an die Passagiere aus über das Warum oder die mögliche Dauer der Havarie.

Grund für den Stromausfall war angeblich das Winterwetter - ungewöhnlich kalt auf britischer Seite, extrem kalt auf französischer, wo zudem ein Schneesturm wütete. Bei 20 Grad Celsius im Tunnel - er ist mit 50,5 Kilometern der zweitlängste Unterwassertunnel der Welt - muss sich beim Wechsel von den extremen Minusgraden draußen Kondensation auf den Batterien gebildet haben, was zum Stromausfall führte. Eine zweite Erklärung richtet sich auf die Schnee-Verhältnisse in Frankreich, aufgrund derer die Züge ihre Geschwindigkeit von sonst 300 auf 220 Stundenkilometern drosseln



Die Gleise sind leer und verschneit, kein Zug fährt mehr durch den Eurotunnel von Frankreich nach England und zurück. Hunderte warteten vergeblich an der St. Pancras Station in London



mussten. Wegen der längeren Fahr-dauer konnte mehr Schnee unter der Lokomotive und anderen Zug-teilen kompakt werden, was bei der plötzlich eintretenden Schmelze im Tunnel sensitive Chassis-Bauteile in Mitleidenschaft gezogen haben kann, mit Stromausfall als Folge.

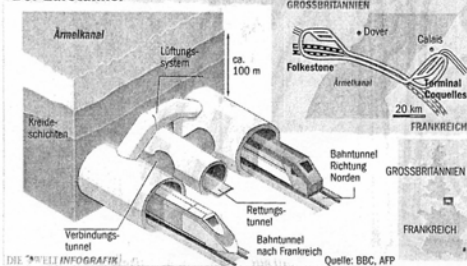
Unbeschadet dieser Erklärungen ist das Urteil der betroffenen Fahrgäste und der Öffentlichkeit einhellig: Eurostar und die für die Operationen unter der Erde verantwortliche Firma Eurotunnel haben auf buchstäblich ganzer Strecke katastrophal versagt und sich unvorbe-reitet erwiesen, mit einem solchen Notfall fertig zu werden. Dass es in fünfzehn Jahren seit Eröffnung der Linie der erste seiner Art war - nach zweimaliger Schließung des Tunnels wegen Feuer - entbindet die Verantwortlichen nicht von den Vorwürfen.

Emma und David Gammon, mit Tochter Laura, 7, sind nur ein Beispiel für Tausende anderer in Not geratener Familien. Nach einem Vorweihnachtsausflug zum Disneyland Paris hatte man sie dort mit Verspätung ihre Rückfahrt antreten lassen, obwohl zu der Freitagabendzeit ein Zug aus Brüssel bereits im Tunnel festsaß. Das war auch am Gare du Nord in Paris nicht angekommen, von wo noch drei weitere Züge in das Tunnel-Chaos aufbrachen, jeder mit ca. 750 Passagieren voll besetzt.

Die kleine Laura Gammon klammerte sich die ganze Zeit über angstvoll an die Eltern. Nach zwei Stunden die erste Evakuierung über einen Service-Tunnel zu einem anderen Eurostar-Zug, der, nach nochmaligen drei Stunden Wartezeit unter Tage, in Folkestone in Kent abgestellt wurde. Busse dort konnten aber nur ca. 400 Passagiere aufnehmen, worauf die übrigen auf den zweiten aus dem Tunnel gezogenen Zug warten mussten, mit dem zusammen sie schließlich mit zwei Dieselloks an der Spitze in London ankamen, gegen Samstag-mittag, die Gammons sechzehn Stunden nach ihren Aufbruch.

Augenzeugen gaben an gesehen zu haben, dass Claudia Schiffer, das deutsche Mannequin, in Folkestone aus ihrem Erste-Klasse-Abteil bevorzugt befreit und von einer Limousine abgeholt wurde. Die übrigen Reisenden dürfen sich jetzt mit 150-Pfund zugesagtem Schmerzensgeld begnügen, das nicht ausreichen wird, ihren Zorn über so viel erlittene Inkompetenz zu kühlen. Die Briten, gerade erst durch Richterspruch einem British Airways-Streik über Weihnachten entgangen, kommen in diesen Wintertagen an die Grenze ihrer stoischen Leidensfähigkeit. Derweil ist bis heute ungewiss, wann die Eurostar-Züge wieder verkehren.

Der Eurotunnel





FLORIAN RENTSCH
Mitglied des Hessischen Landtages
Vorsitzender der FDP-Fraktion
im Hessischen Landtag

Herrn
Dipl. Ing. Wulf H. Rumpel
Am Toberbusch 19
21255 Tostedt

**Das letzte Dreikönigstreffen war wohl
deswegen auch nicht ganz so weiterführend!
Aber die 100 Tage sind ja noch nicht vorbei.**

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
— DIENSTAG, 22. DEZEMBER 2009 —

Wiesbaden, 1. Oktober 2010
RE-ms



Zentraleuropäisches Luftverkehrssystem Frankfurt/Main - Hahn

Sehr geehrter Herr Rumpel,

vielen Dank für Ihr Schreiben, in dem Sie die schienengebundene Verbindung der Flughäfen Frankfurt und Frankfurt/Hahn beschreiben und darlegen.

Im November 2002 haben das Land Rheinland-Pfalz, das Land Hessen, die Fraport AG und die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zur Weiterentwicklung der Flughäfen Frankfurt/Main und Frankfurt-Hahn unterzeichnet. Die Vertragspartner hielten damals ausdrücklich fest, dass der weitere bedarfsgerechte Ausbau und die enge Kooperation der entsprechenden Flughäfen angestrebt werden soll. Expliziter Bestandteil der vertraglichen Vereinbarung ist unter anderem der Transrapid. Hier heißt es wörtlich: „Die Vertragspartner stimmen überein, dass die Option für eine Transrapid-Verbindung zwischen Frankfurt und Hahn aufrechterhalten werden soll.“

FDP-Landtagsfraktion
Schloßplatz 1 - 3
65183 Wiesbaden

Telefon: 06 11.350 731
Telefax: 06 11.350 570

f.rentsch@ltg.hessen.de
www.florian-rentsch.de

Im Zusammenhang mit der Diskussion über eine konkrete Transrapidstrecke zwischen München und dem Franz-Josef-Strauss Flughafen hat die FDP-Fraktion im Hessischen Landtag diese Vereinbarung aufgegriffen, um gemeinsam mit Rheinland-Pfalz und den IHK's Frankfurt und Mainz das Projekt weiter voran zu bringen. Leider konnten wir uns mit diesem Anliegen nicht durchsetzen.

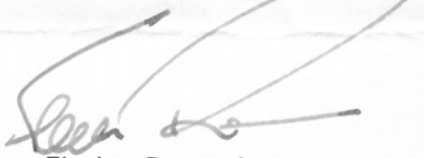
Hinzu kommt, dass Untersuchungen aus dem Jahr 2002 gezeigt haben, dass eine solche Strecke vollkommen unwirtschaftlich wäre. Im Wesentlichen lebt eine solche Strecke von dem Abschnitt Bingen - Frankfurt Hbf und nur zu geringen Anteilen von der Fortführung nach Hahn. Darüber hinaus dürfte die Verbindung Frankfurt Hbf - Frankfurt Flughafen vor den gleichen Problemen stehen wie München.

In den Untersuchungen wird darauf hingewiesen, dass erst dann eine solche Strecke interessant werden könnte, wenn Frankfurt nach Ausbau wieder an seine Grenze stößt. Dies ist jedoch frühestens 2025 zu erwarten.

Die Kooperationsbereitschaft von Rheinland-Pfalz im Zusammenhang mit dem Nachtflugverbot ist aus meiner Sicht substanziell nicht unterlegt. Die Landesregierung aus Rheinland-Pfalz hat bisher nicht klar dargelegt, wie die ankommenden Nachtflüge, die ausschließlich Frachtflüge betreffen, logistisch weiter verteilt werden sollen. Hinzu kommt, dass bedingt durch die Höhenlage des Flughafens Hahn im Durchschnitt mit 130 Nebeltagen zu rechnen ist, in Frankfurt am Main nur mit 16 - 18 Tagen.

Insoweit und aufgrund der Tatsache, dass die Beteiligten, Fraport und Rheinland-Pfalz, einer Transrapidstrecke Frankfurt - Hahn skeptisch bis ablehnend gegenüber stehen, sehe ich für das Projekt kurzfristig keine Realisierungschancen.

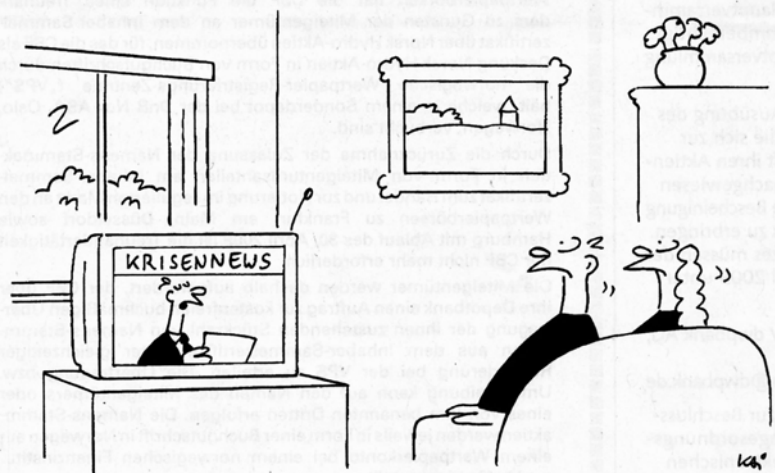
Mit freundlichen Grüßen



Florian Rentsch
Fraktionsvorsitzender

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE 18 · MONTAG, 30. MÄRZ 2009



„Und weil wir alle sparen müssen, wiederholen wir jetzt noch einmal die Nachrichten von gestern ...“



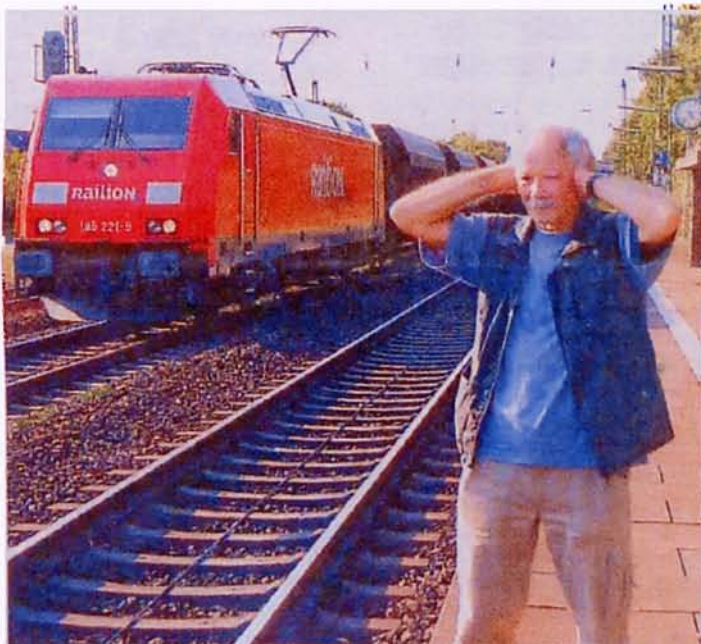
„Der Transrapid hat Zukunft“, sind Rolf Trauernicht (links) und Prof. Hermann Flessner überzeugt. Flessner stellte gestern in Großefehn seinen Konstruktionsvorschlag für die Magnetschwebe-Technik vor. Foto: Frerichs

Lünepost vom 19./20.09.2009

Bahnlärm nervt Radbrucher

(sta). Lange wusste der Radbrucher **Walter Knolle** nicht, woher das zusätzliche, laute Geräusch kommt, das er jedes Mal hört, wenn ein Zug durch den dortigen Bahnhof rauscht. „Man hört es nicht nur am Bahnsteig, es schallt durch den ganzen Ort“, klagte er am Telefon. Der Lünepost zeigte er jetzt am Radbrucher Bahnhof ein geflicktes Gleis, das jedes Mal nachgibt, wenn ein Waggon drüberrollt und für die Geräusche sorgt.

Von Seiten der Deutschen Bahn gesteht man ein, dass auch ein ausgebessertes Gleis eigentlich nicht lauter sein sollte als ein normales. Man verspricht, dass sich ein Mitarbeiter das Problem ansehen werde. Was Radbruchs Bürgermeister **Achim Gründel** dazu sagt, warum bald schon komplett Schluss mit Bahn-Lärm sein könnte – Seite 3



Nicht nur am Radbrucher Bahnhof ist es Walter Knolle zu laut. Durch ein geflicktes Gleis entstehen bei jedem durchfahrenden Zug laute Knall-Geräusche, die im ganzen Ort zu hören sind. Foto: sta

From: "Michael Dittmer" <michael.dittmer@kielnet.net>
To: "Vorstand GFM-eV" <vorstand@pro-transrapid.org>
Subject: Neuer TR-Werbespot
Date: Sat, 10 Oct 2009 14:55

Hallo Kollegen,

in den letzten zwei Wochen habe ich intensiv an der Video-Produktion gearbeitet. Heute nacht habe ich ihn ins Netz gestellt. Es ist ein Werbespot zum Transrapid, der aus dem Blickwinkel der armen Anwohner von Bahndämmen gestaltet wurde, die häufig regelrecht hämmernden Geräusche ausgeliefert sind:

www.pro-transrapid.org/videos/hAEmmungslos.720p.xvid.avi

(Länge: 60 Sekunden, Größe: 42,7 MB)

Das Video basiert auf einem Bericht des Lüneburger Anzeigenblattes "Lünepost" vom 19./20.09.2009 über die Opfer des Bahnlärms insbesondere durch ein schlecht geflicktes Bahngleis. Schon Herrmann Kemper hatte sich vor rund 90 Jahren darüber aufgeregt. Daraufhin machte er bekanntlicherweise eine Erfindung, die sich heute im Transrapid widerspiegelt. Dieser muß endlich im eigenen Land zur Anwendung kommen, nur dann öffnet sich die Tür für einen umweltfreundlicheren Bahnverkehr. Der Betrachter wird möglicherweise darüber reflektieren, wozu das Hämmern noch führen kann. Der Transrapid "hämmer" jedenfalls nicht, sondern ist "hämmerungslos" ruhig. Mein Eindruck war bei den Dreharbeiten, dass der Bahnlärm schon richtig heftig war. Und der ach so intercity-experimentelle Zug hat auch gehämmert. Die letzten drei Szenen des Spots sind vor drei Wochen an der Südschleife der TVE entstanden. Der Fahrweg führt über Acker und durch ein Waldgebiet. Die Landschaft wird nicht - wie bei einer Bahntrasse - zerschnitten, man kann die landwirtschaftlichen Flächen ungehindert nutzen. Es werden auch keine Pferde scheu gemacht.

Viele Grüße
Michael

P.S. Die Bahn hat übrigens einen "Schienenbonus". Wenn sie ihn verliert, wird der Bau konventioneller Bahntrassen zugunsten von Magnetbahntrassen teurer. Sollen wir die MdB Fischer und Klimke anschreiben?

Deutsche Bahn soll Lärmschutz verbessern,

Nachrichten-Artikel vom 25. September 2009, 18:00 Uhr

Trotz Schutzvorkehrungen fühlen sich Anwohner von den Fahrgeräuschen an Schienentrassen belästigt. Das hat einen einfachen Grund: Die Bahn hat eine Sonderstellung und darf den Schallschutz niedriger bauen als andere Verkehrsträger. Hamburger Bundestagsabgeordnete wollen den Bonus jetzt abschaffen. Den Artikel können Sie hier lesen:

<http://www.welt.de/hamburg/article4625493/Deutsche-Bahn-soll-Laermschutz-verbessern.html>

„Ich bin dafür, die Abschaffung dieses Privilegs schon im Koalitionsvertrag zu verankern, sagt der langjährige verkehrspolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion und Vorsitzende des Eisenbahninfrastrukturbeirats bei der Bundesnetzagentur, Dirk Fischer. „Lärmschutz dient der Gesundheit, da können wir doch nicht einen Verkehrsträger ausnehmen“, so der ehemalige Hamburger CDU-Vorsitzende. Mit dem Bau der Fehmarnbeltquerung werde die Belastung durch den Güterverkehr in Hamburgs Osten deutlich ansteigen, sagt der CDU-Bundestagsabgeordnete Jürgen Klimke aus Wandsbek. Diesen Umstand sollte die neue Bundesregierung bei der Überprüfung des alten Schienenbonus berücksichtigen.

Neuer Transrapid-Videospot veröffentlicht

"hÄmmungslos" ruhig

Weiteres Video steht kurz vor der Fertigstellung

Das neu erstellte einminütige [Video](#) [1] ist "ein Beitrag für Ihr Wohlergehen". Es ist gestaltet aus dem Blickwinkel der leidgeplagten Anwohner von Bahndämmen, die häufig regelrecht hämmernden Geräuschen ausgeliefert sind. Es basiert auf einem [Bericht](#) [2] des Lüneburger Anzeigenblattes [Lünepost](#) [3] vom 19./20.09.2009 über Opfer des Bahnlärms. Schon Herrmann Kemper hatte sich vor rund 90 Jahren darüber aufgeregt. Daraufhin machte er bekanntlicherweise eine Erfindung, die sich heute im Transrapid widerspiegelt. Dieser muß endlich im eigenen Land zur Anwendung kommen, nur dann öffnet sich die Tür für einen umweltfreundlicheren Bahnverkehr. Der Einsatz der Spitzentechnologie führt dabei auch zu Wohlstand durch Innovation und einer gestärkten Wettbewerbsfähigkeit.

Zu erwähnen ist noch, daß die Bahn bei der Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen einen sogenannten "Schienenbonus" hat. Hierbei wird unterstellt, daß Bahngeräusche eine geringere psychologische Störwirkung haben. Ob damit hämmernde Geräusche gemeint sind, wie sie vorkommen können, ist zu hinterfragen. Bei der Schallbewertung werden hierdurch 5dB vom tatsächlichen Bahnlärmpegel abgezogen. In Zukunft soll der Schienenbonus verringert werden bzw. entfallen. Dies wird den Bau konventioneller Bahnstrecken zum Schutz der Anwohner verteuern und damit den Vergleich von Investitionskosten für Lärmschutzmaßnahmen auf Seiten der Magnetschnellbahn günstiger ausfallen lassen.

Der Betrachter des Videos wird möglicherweise darüber reflektieren, wozu das dort unüberhörbare Hämmern noch führen kann. Der Transrapid "hämmer" jedenfalls nicht, sondern ist "hämmungslos" ruhig.

Die letzten drei Szenen des Spots sind an der Südschleife der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) entstanden. Der Fahrweg führt dort über Acker und durch ein Waldgebiet. Die Landschaft wird nicht - wie bei einer Bahntrasse - zerschnitten, man kann die landwirtschaftlichen Flächen ungehindert nutzen. Es werden auch keine Pferde wild gemacht. Die TVE in Lathen ist einzig auf der Welt. Sie besitzt die Möglichkeit, weltweit beim Bau neuer Transrapidstrecken unterstützend zu wirken. Denn diese Strecken sollen bei Beauftragung möglichst schnell in Betrieb gehen. Daher müssen alle begleitenden Systemtests bereits während der Bauphase auf einer anderen Strecke ohne bereits begonnenen kommerziellen Betrieb stattfinden, und diese Möglichkeit existiert nur im Emsland. Die Versuchsanlage hat sich bereits bei der Inbetriebnahme der Transrapid-Strecke in Shanghai aus einer Entfernung von 10000 Kilometer heraus bewährt.

Das Video liegt auch im offenen [Ogg Theora](#) Format [4] vor. Letzteres dürfte sich in Zukunft [schnell ausbreiten](#) [5], da für MPEG4-Inhalte (H.264) ab 2011 zusätzliche Lizenzkosten aus Software-Patentansprüchen fällig werden. Es kann außerdem mit dem Browser Mozilla Firefox ab Version 3.5 (oder Google Chrome 3.0) direkt ohne zusätzliches Abspielprogramm (wie z.B. Flash Player) betrachtet werden. Ein weiteres, ausführliches Video über den aktuellen Stand der Transrapid-Technologie befindet sich kurz vor der Fertigstellung. Wir werden demnächst darüber berichten.

Die Video-Sektion auf [pro-transrapid.org](http://www.pro-transrapid.org):

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

© GFM-eV 2009

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://www.pro-transrapid.org/videos/hAEmmungslos.720p.xvid.avi>

[2] <http://www.luenepost.de/index.php/redaktionelles-mainmenu-63/1544-defektes-gleis-in-radbruch-haelt-die-dorfbewohner-wach>

[3] <http://www.luenepost.de/>

[4] <http://www.theora.org/>

[5] <http://www.heise.de/newsticker/meldung/Freier-Videocodec-Ogg-Theora-ist-H-264-auf-den-Fersen-Update-217975.html>

Beide Transrapid Videos sowie weitere aus den Vorjahren befinden sich auf unserer Heft-DVD.

Dipl.-Ing. Robert Gellekum, St.-Benedikt-Str. 23, 85716 Unterschleißheim

DIE GRAUEN-Generationspartei
Residenzstraße 109
13409 Berlin

**DIE GRAUEN
Generationspartei**
Bundesbeauftragter
Transrapid u. Verkehr
St.-Benedikt-Str. 23
85716 Unterschleißheim
Telefon 0 89 / 31 60 58 51
Mobil 0160 / 504 26 58
rgellekum-ing-consult@t-online.de
www.diegrauen.de

Unterschleißheim, 10. Oktober 2009

3. nichtöffentlicher Bundesparteitag am Samstag, dem 17. Okt. 2009, in Berlin
Bundesbeauftragter Transrapid und Verkehr (BBT+V)

Rechenschaftsbericht zu Top 5 der Einladung

Slogan aus der Verkehrsbroschüre der EU: „Auf unseren Flüssen muss wieder Gerechtigkeit herrschen. Es geht nicht an, dass der Schiffer auf dem Kanal Maut zahlt auf dem Rhein aber nicht“.

Bei Verwirklichung des von mir eingebrachten Antrages hinsichtlich der Einführung einer Maut für den Rhein könnten dem Bundeshaushalt Milliarden an Euro-Beträgen zugeführt werden.

Neben etlichen Parlamentariern jedweder Couleur, die meinen vorgenannten Antrag erhielten, möchte ich besonders die Reaktion des Bundesfinanzministers, Herr Peer Steinbrück, erwähnen. In einer Großveranstaltung in der Humboldt-Universität zu Berlin trug ich vor ca. 2000 Studenten meinen Antrag vor. „Hier bringen Sie mich auf eine Idee“, war seine konkrete Entgegnung.

Unsere Partei nominierte mich als Kandidat zur Europawahl 2009. Neben dem Auftreten bei verschiedenen Interessententreffen möchte ich besonders den vom bayerischen Fernsehen gesendeten Wahlsport erwähnen. Ich referierte über das Thema öffentlicher Verkehr mit den Schwerpunkten, Erhalt des TVE (Transrapid Versuchszentrum Emsland) in Lathen – sollte im Juni 2009 geschlossen werden - für Arbeitsplätze schaffende zukunftsorientierte Verkehrstechnik in der BRD sowie über die deutliche Bevorzugung vom Personenverkehr bei den Bahnen gegenüber dem von der EU favorisierten Güterverkehr.

Besonders erfolgreich war mein Treffen mit dem Bundesminister für Wirtschaft und Technologie, Herrn Dr. Freiherr zu Guttenberg, auf dem Stand des anlässlich der Messe für Logistik in München errichteten Stands des Bundeswirtschaftsministeriums. Scheinbar war meine Argumentation zu dem vorgenannten Thema „Erhalt des TVE über Juni 2009 hinaus“ so wirkungsvoll, dass man nach 8 Tagen von den Medien informiert wurde, das TVE bleibt bis April 2010 existent.

Etlliche Gespräche an den verschiedensten Orten Deutschlands über den Inhalt der mir von unseren Mitgliedern aufgetragenen Bundesbeauftragung festigte die gute Meinung beim Gesprächspartner über uns.

Aufgestellt, Unterschleißheim, dem 10. Okt. 2009,

Robert Gellekum (BBT+V)

DIE GRAUEN - Generationspartei
Bundesvorsitzender:
Norbert Raeder
stellv. Bundesvorsitzender
Michael Schulz
Bundesschatzmeisterin:
Ursula Schade

Anschrift des Bundesverbandes
Residenzstrasse 109
13409 Berlin
Telefon: (030) 49 91 40 48
Telefax: (030) 49 90 75 38

Bankverbindung
Berliner Volksbank
Konto-Nr.: 2102330008
BLZ 100 900 00

FAZ, 13. Okt. '09 S. 7

Bahn tauscht 1200 Achsen aus

Nach dem Unfall am Kölner Hauptbahnhof im Juli 2008

kff. FRANKFURT, 12. Oktober. Die rund 1200 Radsatzwellen der 67 ICE-3-Züge der Deutschen Bahn werden ausgetauscht. Darauf hat sich die Bahn mit Siemens und Bombardier geeinigt. Die Räder sollen stärker sein und nicht mehr aus dem für den ICE 3 verwendeten „höherfesten“ Stahl 34 CrNiMo 6 bestehen, einem durch Zusätze von Chrom, Nickel und Molybdän angereicherten Vergütungsstahl. Diesen Schmiedestahl, der auch für die Herstellung von Dampfturbinen- und Generatorwellen verwendet wird, hatte man erstmals für die im Jahr 2000 als Expo-Express in Betrieb genommene ICE-3-Baureihe eingesetzt, um so Material und Antriebsenergie zu sparen – die Radsatzwellen konnten schlanker gebaut werden.

Mit dem Bruch einer Radsatzwelle des ICE 518 bei der Ausfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof im Juli 2008 geriet dieser Stahl in die Kritik. Die Fachleute machten „fertigungsbedingte Materialeinschlüsse“ für die Rissbildung und den Bruch verantwortlich. Über die Genauigkeit dieser Diagnose wurde diskutiert, denn die beiden Achsstummel rieben nach dem Bruch noch einige Zeit gegeneinander und be-

schädigten damit die Rissflächen. Seit dem Unfall müssen auf Weisung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) die Radsatzwellen der ICE-3-Züge alle 30 000 Kilometer inspiziert werden, zehnmal häufiger als zuvor. Bei den Untersuchungen werden durch die innen hohlen Radsatzwellen die Prüfköpfe von Ultraschallgeräten geschoben, mit denen sich Risse ab einer Größe von zwei Millimetern erkennen lassen.

Diese aufwendige und teure Prozedur wird die Bahn noch einige Zeit betreiben müssen. Allein der Austausch der Räder wird zwei Jahre benötigen. Zuvor müssen die Radsätze dimensioniert, gefertigt und durch das EBA zugelassen werden. Die neuen Radsatzwellen werden aus dem Räderstahl A4T (25 CrMo 4) bestehen. Die Techniker streben eine Dauerfestigkeit an. Die Radsatzwelle soll also dem Biegewechsel, der sich bei jeder Umdrehung der Welle ergibt, über lange Zeit widerstehen. Dauerfest ist die Welle, wenn sie diese Prozedur fünf Milliarden Mal übersteht, was einer Fahrleistung von 15 Millionen Kilometern entspricht. ICE-Züge kommen auf Jahresfahrleistungen von bis zu 480 000 Kilometern. (Siehe Wirtschaft.)

Bahn tauscht alle 1200 Achsen ihrer ICE-Flotte

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

WIRTSCHAFT 13. Okt. '09 S. 9

km. BERLIN, 12. Oktober. Das Achsen-Debakel der Deutschen Bahn, das im Vorjahr zu einem Chaos im Fernverkehr führte, soll mit einer radikalen Lösung beseitigt werden. Alle 1200 Antriebswellen der ICE-3-Flotte, die bisher 67 Züge umfasst, werden ausgetauscht. Die Bahn teilte am Montag in Berlin mit, sie habe sich mit den Herstellerfirmen Siemens und Bombardier auf eine gemeinsame Lösung verständigt. Über die finanziellen Details wollte die Bahn nichts sagen, weil darüber Stillschweigen vereinbart worden sei. Doch wie zu hören ist, wird offenbar die Industrie die reinen Ersatzteilkosten übernehmen, die sich für die 1200 Achsen auf etwa 84 Millionen Euro belaufen. Hinzu kommen indes Kosten für die Erprobung und die Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt. Man hofft, dass die neuen Achsen bis Ende 2010 von der Aufsichtsbehörde genehmigt sind und dann 2011 eingebaut werden können. Wenn die Kostenschätzung für die Industrie stimmt, dann liegt sie erheblich unter dem Aufwand, den bisher die Bahn für ihre verkürzten Prüfintervalle der Achsen sowie für die anderen Kosten des Debakels genannt hat. Diesen Betrag bezifferte sie jüngst auf 350 Millionen Euro. Vor über einem Jahr, im Juli 2008, war wegen des Bruchs eines Radsatzes ein Zug in Köln entgleist. Glücklicherweise geschah dies mit niedriger Ge-

schwindigkeit, so dass niemand zu Schaden kam. Danach entdeckte man weitere Risse in den stählernen Radscheiben. Die Bahn musste daher viel häufigere Kontrollen machen. Ursprünglich war ein Intervall von 300 000 Kilometern vorgesehen, doch nun müssen die Räder – je nach Werkstoff – entweder schon alle 30 000 oder alle 60 000 Kilometer in die Werkstatt, um eine Ultraschalluntersuchung vorzunehmen. Bahn-Chef Rüdiger Grube zeigte sich daher erleichtert über die Einigung mit der Industrie.

BERLIN-HAMBURG ICE stößt mit Kuh zusammen

Ein ICE nach Hamburg ist in der Nacht zum Mittwoch bei Jasnitz (Landkreis Ludwigslust) gegen eine auf den Gleisen stehende Kuh geprallt. Das Tier war sofort tot. Am Zug entstanden keine größeren Schäden. Allerdings konnten die Züge auf der ICE-Strecke Berlin-Hamburg vorübergehend nur eingeschränkt verkehren. Für 13 Züge ergab sich daraus eine Verspätung von insgesamt sechs Stunden. (ddp)

SA. 17. 10. 09

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
Rhein-Main-Takt

Risse in Lärmschutzwänden an ICE-Strecke

FRANKFURT (lhe). Die Lärmschutzwände an der ICE-Strecke Frankfurt-Köln haben Risse und werden derzeit ausgetauscht. Es geht um Abschnitte von insgesamt 25 Kilometern Länge zwischen dem Main und Siegburg, berichtete gestern ein Bahnsprecher. Die Wände aus Aluminium hielten der Belastung durch die bis zu 300 Stundenkilometer schnellen ICE-Züge nicht stand und fingen an zu schwingen. Daher kommen die Risse, so der Bahnsprecher, der einen Bericht des „Wiesbadener Kuriers“ bestätigte.

Zu den Kosten der Reparaturen, die Mitte nächsten Jahres beendet sein sollen, wollte der Sprecher nichts sagen. Die Zeitung schreibt von einem Betrag in Höhe von 105 Millionen Euro, den Bund, Bahn und die beteiligten Unternehmen zu je einem Drittel tragen würden. Nach Angaben der Bahn werden die neuen Wände jeweils um 80 Zentimeter vom Gleis nach außen gelegt, um den Sog zu mindern.

Auf Brücken sei dies allerdings nicht möglich. Dafür würden hier neue Aluminiumwände verwendet, die für eine Geschwindigkeit von 300 Stundenkilometern zugelassen seien. Bei der Inbetriebnahme der ICE-Strecke, der ersten mit Spitzengeschwindigkeiten von 300 Stundenkilometern, Ende 2002 seien noch andere Wände zum Einsatz gekommen. „Bis dahin ist die Bahn höchstens 280 Kilometer in der Stunde gefahren, und dabei hatte das Material keine Probleme gemacht“, sagte der Bahnsprecher.

Auf festen Böden oder Wällen würden Schallschutzwände aus Beton gebaut. An einigen Stellen werden laut Bahn auch „Gabionenwände“ gebaut. Das sind Drahtkörbe, die mit Steinen gefüllt werden. Gebaut werde in den nächtlichen Verkehrslücken und zum Teil auch am Tage, wobei ein Gleis jeweils gesperrt werde.

16 Hamburger Abendblatt

Donnerstag, 22. Oktober 2009



FREISTAAT SACHSEN

DER MINISTERPRÄSIDENT

SÄCHSISCHE STAATSKANZLEI
01095 DRESDEN

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

Dresden, 20. Oktober 2009

Sehr geehrte Frau Dittmer,

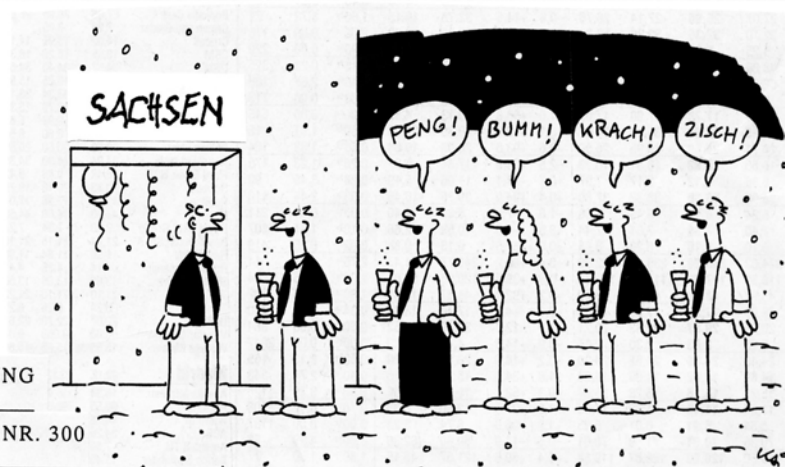
ich danke Ihnen für die persönlichen und herzlichen Glückwünsche zu meiner Wiederwahl.

Es ist mir Ehre und Freude, meine Kraft gemeinsam mit allen Bürgerinnen und Bürgern auch in den kommenden fünf Jahren für die gute Entwicklung unserer Heimat, des Freistaates Sachsen, aufzuwenden. Ihre guten Wünsche sind dafür eine schöne Motivation.

Auch Ihnen alles Gute, Gesundheit und Gottes Segen.

Mit freundlichen Grüßen

Stanislaw Tillich



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE 20 · MONTAG, 28. DEZEMBER 2009 · NR. 300

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



20 JAHRE FRIEDLICHE REVOLUTION
UND DEUTSCHE EINHEIT

Magnetschnellbahnen: Die Zukunft des Reisens gestalten wir heute

Seit 175 Jahren gibt es die Eisenbahn als erfolgreiches Massenverkehrs- und Transportmittel. Bis vor rund 40 Jahren bewegte sie sich ausschließlich mit Rädern auf Schienen. Doch beim Zusammenwirken von Rad und Schiene werden auf kleinem Raum starke Kräfte ausgeübt, die einen Verschleiß von Materialien an Fahrzeugen und Gleis nach sich ziehen. Je höher die Geschwindigkeit bei der Rad-Schiene-Eisenbahn, desto höher die Instandhaltungs- und Wartungskosten. Den Verschleiß und damit die hohen Kosten zu reduzieren, war daher seit langem ein Anliegen der Ingenieure. Um hier wirklich Erfolge zu erzielen, bedurfte es nicht nur kleiner Verbesserungen bei Rad-Schiene, sondern einer echten, grundsätzlichen technischen Revolution.

Diese Revolution des spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehrs sind Magnetschnellbahnen, die in den letzten zwei Jahrzehnten durch technologische Erfolge erst möglich geworden sind. Magnetschnellbahnen bewegen sich berührungsfrei schwebend über dem Fahrweg. Weil durch das Schweben jeglicher Kontakt mit dem Untergrund vermieden wird, entfällt hier der Verschleiß. Dies bedeutet drastisch minimierte Betriebskosten. Durch das Schweben fällt auch ein erheblicher Teil der Lärmbelastungen weg: kein Schienenkreischen mehr, keine Rollgeräusche. Magnetschnellbahnen sind im Vergleich mit traditionellen Zügen sehr leise.

Der Transrapid ist eine solche revolutionäre Entwicklung. Im Frühjahr 2007 wurde bei Thyssen-Krupp in Kassel ein neues Fahrzeug der Magnetschnellbahn Transrapid fertig gestellt und zur Transrapid Versuchsanlage Emsland in Lathen überführt.

Der Transrapid TR09 wurde mit Finanzierungsmitteln der deutschen Bundesregierung und der Industrie gebaut. Er ist eine Weiterentwicklung des berühmten Transrapid TR08, der in China bereits seit dem Jahr 2003 auf der weltweit ersten kommerziellen Magnetschnellbahnstrecke in Shanghai im Einsatz ist und seine Nutzer begeistert.

In Shanghai verkehrt der Transrapid als SMT¹ auf einer 31 Kilometer langen Strecke zwischen dem Bankenviertel Lóngyáng Road und dem Flughafen Pudong. Mit Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 430km/h kann der Transrapid – dank seiner Sicherheit und Beschleunigungsfähigkeit – diese Strecke in nur 7,5 Minuten zurücklegen – ein Rekordwert, der mit keinem konventionellen Rad-Schiene-System der Welt erreichbar wäre.

Der Transrapid in Shanghai hat im täglichen Betrieb eine Fahrplantreue von 99,9% - und ist damit weitaus zuverlässiger als jede Rad-Schiene-Eisenbahn. Sogar wenn die Ausläufer von Taifunen die Metropole Shanghai erreichen, wird der Betrieb des Transrapid davon nicht beeinträchtigt. Der Transrapid kann nicht entgleisen, denn er umgreift seinen Fahrweg. Der Transrapid nutzt Strom – und auch dieser Strom wird berührungslos übertragen - ganz ohne Oberleitung. Beim Transrapid TR09 wurde dies noch technisch vervollkommenet. Dort erfolgt die berührungslose Einspeisung auch während des Haltens durch Induktion.

In Deutschland begann mit dem neuen Transrapid 09 ein regelmäßiger Testbetrieb, bei dem die maximale Fahrgeschwindigkeit bis auf 400km/h erhöht wurde. Nachdem die Erprobung des Fahrzeugs erfolgreich abgeschlossen war, erhielt es Ende Mai 2009 die Zulassung für den Personentransport. Seit dieser Zeit werden auf der Transrapid-Versuchsanlage wieder Fachbesucherfahrten durchgeführt.

Die Einsatzgeschwindigkeit des Transrapid könnte prinzipiell auf über 600 km/h gesteigert werden. Dies erkannte bereits Herrmann Kemper, der Erfinder des elektromagnetischen Schwebens. In Shanghai wurde bereits eine Geschwindigkeit von über 500 km/h erreicht. Die höchste Geschwindigkeit, die auf der deutschen Teststrecke erzielt wurde, beträgt 450km/h.

1 SMT = Shanghai Maglev Train

Die revolutionären Vorzüge des neuen Transrapid kann man auf der Versuchsanlage aus nächster Nähe erleben:

- schnelles und zugleich ruhiges Reisen, sanfter als mit jeder konventionellen Bahn
- hohe Beschleunigung ohne Komforteinbuße
- vergleichsweise geringe Fahrgeräusche durch das berührungsfreie Schweben und berührungsfreie Stromspeisung
- geringer Landschaftsverbrauch, die Fläche unterhalb des Fahrwegs bleibt nutzbar

Verglichen mit der Rad-Schiene-Eisenbahn besteht bei Hochgeschwindigkeitsfahrten mit dem Transrapid ein deutlich geringerer Energiebedarf – zugleich bedient der Transrapid komfortabel und sicher jene Hochgeschwindigkeitsbereiche, die mit Rad-Schienensystemen nur unter erheblichen Sicherheitsrisiken, verschleißtreibend-teuer und bestenfalls kurzzeitig erreichbar wären.

Die Transrapid-Versuchsanlage in Lathen ist weltweit einzigartig. Sie bietet die Möglichkeit, für den Bau neuer Transrapidstrecken in aller Welt spezifische Bedingungen vorab zu simulieren und zu testen. So können neue Strecken zügig geplant werden, Vorgaben umfassend praxisnah getestet werden und somit – verglichen mit Rad-Schiene-Zügen – neue Projekte schnell und kostengünstig realisiert werden. Begleitende Systemtests können bereits während der Planungsphase stattfinden. Diese wichtigen Möglichkeiten bestehen nur auf der Versuchsanlage im Emsland. Schon beim Bau des Transrapid Shanghai spielte die deutsche Versuchsanlage eine zentrale Rolle – über tausende von Kilometern Entfernung hinweg.

Magnetschnellbahnen gehört die Zukunft im spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehr. Besser als jedes konventionelle Rad-Schiene-System können die Magnetschnellbahnen den umweltschädlichen Flugverkehr auf Distanzen bis zu 1000 Kilometern attraktiv ersetzen. Magnetbahnen sind schnell, sicher und vergleichsweise leise. Und wenn sie es bisher schwer haben, sich im Markt zu etablieren, dann liegt dies sicher sehr wesentlich auch daran, daß Unternehmen, die am Verschleiß bei Rad-Schiene gut verdienen, in der revolutionären Berührungslosigkeit der Magnetbahnen eine Gefahr für Umsätze und kurzfristige Gewinne sehen.

Denn der Transrapid schafft eine Steigung von 10% anstatt von 4% gegenüber einer konventionellen Bahn und nur halb so große Kurvenradien bei gleich hoher Fahrgeschwindigkeit: Teure Tunnelbauten können so weitgehend vermieden werden.

Wenn Magnetschnellbahnen bei konkreten Projekten in einem fairen Wettbewerb gegen Rad-Schiene-Schnellzüge antreten, besteht wenig Zweifel, daß Magnetbahnen diesen Wettbewerb nachdrücklich für sich entscheiden werden. Die Zukunft des Reisens gestalten wir heute: Im Hochgeschwindigkeitsverkehr sind Magnetschnellbahnen meist die Lösung par Excellence.

Michael Dittmer

Der Text zu dem auf der Heft-DVD befindlichen Video entstand durch zusätzliche Anregungen von Mitgliedern des International Maglev Board (IMB). Dank u.a. an „jok“, „KenG“, „techniker“.



Beim Transrapid kann von "Träumen" nicht die Rede sein

Real sind auch Grenzen, Lärm und Instandhaltungskosten des Rad-Schiene-Systems

Ein am 11.11.2009 erschienener Bericht der Süddeutschen Zeitung äußert sich abfällig über ein Zitat des neuen Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) zu einer möglichen Wiederbelebung von Transrapid-Projekten in Deutschland. Eine Vision wird als Träumerei abgekanzelt und als Zeuge hierfür wird ein Vertreter einer abgewählten Regierungspartei aus der vergangenen Legislaturperiode genannt. Dabei hatte der Verkehrsminister von dieser Partei in der ersten Großen Koalition den Boden für diese Zukunftstechnologie Transrapid bereitet. Es war Georg Leber, der sich als Visionär erwies, wovon beim Verkehrsminister von derselben Regierungspartei zu Zeiten der zweiten Großen Koalition überhaupt nichts zu spüren war.

Die "Süddeutsche" bezog sich auf ein Interview des Politikers mit der im nördlichen Chiemgau erscheinenden Regionalzeitung Trostberger Tagblatt. Dort berichtete er über die Reaktion seiner jüngsten Tochter (12), als sie erfuhr, daß für ihn der Posten des Verkehrsministers vorgesehen war. Sie hätte ihn am Telefon gefragt, ob er denn jetzt für die Eisenbahn zuständig wäre und dann auch die Magnetschwebbahn baue. Über seine Antwort, die wohl "höchst politisch" wäre, ließ er nichts verlauten. Er deutete jedoch an, "daß hier letzte Wort noch nicht gesprochen" wäre.

Wer hier meint, der Minister "träume" vom Transrapid, verkennt, daß der Transrapid eine voll und ganz logisch erscheinende Fortentwicklung des in die Jahre gekommenen Rad-Schiene-Systems ist. Real sind jedoch die Kosten, die das Betreiben des Rad-Schiene-Systems an seinen technischen Grenzen nach sich ziehen. Aber explosionsartig gestiegene Kosten waren bisher auch noch kein Grund, ein laufendes Bauvorhaben für eine konventionelle Bahnstrecke zu beenden. Ebenso sind die Beeinträchtigungen der Umwelt beim Rad-Schiene-System gravierender als bei der Magnetschnellbahn. Hierzu gehören relativer Energieverbrauch, Lärmemissionen und Landschaftszerschneidung. (Zum Thema Bahnlärm gibt es auch ein Video, welches kürzlich auf der Homepage der GFM-eV veröffentlicht wurde).

Die für den Artikel der Süddeutschen Zeitung verantwortlichen Redakteure sollten mal davon träumen, daß der Bahnmarkt bis auf alle Ewigkeit so bleibt wie er ist, und daß es hochmotivierte Steuerzahler gibt, die die Folgekosten der Verhinderung von technischen Neuerungen so lange mittragen.

© GFM-eV 11.11.2009

Hintergrund: Die GFM-eV

Die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. [GFM-eV] ist eine gemeinnützige Fördergemeinschaft engagierter Bürger, die sich für die Anwendung dieser Schlüsseltechnologie einsetzt. Zielsetzung unserer Initiative ist es also damit, eine neue und moderne Infrastruktur zu schaffen, die den Bedürfnissen des 21. Jahrhunderts gerecht wird, und die es einer großen Zahl von Menschen ermöglicht, in vielerlei Hinsicht (Arbeit, Wohnen, Kultur) in einem hohen Maße mobil und flexibel zu sein.

Die GFM-eV möchte aktiv dazu beitragen, daß Vorbehalte in der Politik und Öffentlichkeit gegenüber der Magnetschwebetechnologie ausgeräumt werden und die Bewertung dieses innovativen spurgeführten Verkehrsmittels auf der Grundlage von aktuellen Fakten erfolgt. Sie setzt sich für ein europäisches Magnetschnellbahn-Netz ein, welches auch den Transport von Expreßgütern anbietet.

Kontakt für Rückfragen:

Friedrich Wilhelm Merck
Schlesierweg 14
D-21217 Seevetal (Germany)
Tel. 04105 / 4555
Fax. 04105 / 4555
info@pro-transrapid.org

Zusammenfassender Bericht zur 3. Berliner Wirtschaftskonferenz 2009 „Green Economy“ am 17.11.2009 im Berliner Rathaus

Die Tagesordnung zur Veranstaltung habe ich bereits am 29.10.09 in einer E-Mail zur Verfügung gestellt unter dem Link www.berliner-wirtschaftskonferenz.de und muß hier nicht wiederholt werden. Die Veranstaltung war mit 703 Teilnehmern lt. Anwesenheitsliste besucht.

Die vorgetragenen Reden standen allesamt unter dem Vorzeichen grüner Industriepolitik und deren Auswirkungen auf Wachstum, Wohlstand und Beschäftigung unter Beachtung der Positivmerkmale der globalen Anstrengungen zum Weltklima. Herausragend war der Vortrag des Vorstandsvorsitzenden der Siemens AG, Herrn Peter Löscher: „Nachhaltigkeit – Chancen für Deutschlands Wirtschaft“.

Am Nachmittag wurde die Veranstaltung fortgesetzt mit 4 Fachforen, wobei ich im Besonderen auf das von mir besuchte Forum 2: „Intelligente Mobilität und Logistik; Kompetenzen die 'Morgen' bewegen“ berichte.

Die Besetzung des Forums kann unter dem oben eingefügten Link entnommen werden. Die Teilnehmerzahl am Forum war mehr als 120 Personen.

Herr **Hager** (IG-Metall) eröffnete das Forum und stellte 4 Punkte voran:

- Bestehende Industrielücke schließen
- Vernetzung von KMU's
- Infrastruktur und Nachhaltigkeit
- Aufbau von Beschäftigung

Herr **Daum** der Stadler Pankow GmbH stellte die Bedeutung spurgeführter Fahrzeuge für den ÖPNV heraus. Er berichtete u.a. daß man vor einigen Jahren in Finnland sich von Straßenbahnen verabschiedete und die Züge einfach in Hafennähe versenkte, da man dort glaubte, den Individualverkehr besser mit dem Auto zu bewältigen. Inzwischen war aber ein Umdenken erfolgt und man aus ökologischen Gründen wieder auf Rad/Schiene setzt.

Die Herren **Uhr**, Leiter Mercedes-Benz Berlin und **Schmid** von TEMIC Automotive Electric-Motors GmbH berichteten über den Entwicklungsstand von Elektro-Autos und Hybrid-Techniken im Fahrzeugbau und deren Zukunftsstellenwert im Fahrzeugbau und deren Wachstumsprognosen.

Frau Prof. Dr. **Kemfert**, Leiterin Abt. Energie, Verkehr; Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung e.V. umriß ihren Tätigkeitsbereich und ging in einem kurzen Statement auf Lärmemissionen bei Schienenfahrzeugen ein und hob den CO₂-Austoß des Flugverkehrs als Mangel hervor.

Es wurden außerdem noch Argumente für den Standort Berlin vorgetragen, worüber ich aber mangels Interesse nicht weiter berichten möchte.

Die Diskussion wurde eröffnet und ich erhielt als erster Teilnehmer das Wort und brachte natürlich die Magnetschwebetechnologie in die Diskussion (Redezeit etwas mehr als 10 Minuten). Ich stellte mich unter Verweis auf unsere Unternehmen und deren Fokussierung vor.

Hier bezog ich mich zusammenfassend auf die Eröffnungspunkte von Herrn **Hager** und ging als erstes auf das Stichwort „*Industrielücke schließen*“ ein, daß dies nur mit in die Zukunft weisenden Technologien möglich ist und hier im Besonderen durch die Magnetschwebetechnologie in herausragender Weise gestaltbar ist. Seine drei folgenden Eröffnungspunkte habe ich gebündelt behandelt und habe die wesentlichen Vorteilsmerkmale der Magnetschnellbahn zur Ökonomie, Ökologie, Nachhaltigkeit, Vernetzung von KMU's, wie wir sie seit mehr als 10 Jahren praktizieren

(zu einer Zeit als noch kaum jemand von Vernetzung sprach) und die Beschäftigungspotentiale für Jahrzehnte darstellen können. Um einer möglichen Diskussion über die Kosten zu entgehen, habe ich vorgetragen, daß höchsten Regierungsebenen unsere Finanzierungsmodelle unter Beachtung der Maastricht-Kriterien bekannt sind und wir positiven Signalen der neuen Regierung mit großer Wahrscheinlichkeit entgegen sehen. Da es sich in dieser Veranstaltung um eine Berliner Konferenz handelt, habe ich natürlich auf die Willenserklärung des Regierenden Bürgermeister sowie des Oppositionsführers Henkel (CDU) zur MSB-Verbindung Berlin - Warschau verwiesen.

An Herrn **Daum** von Stadler Pankow GmbH gerichtet, habe ich versichert, daß er auf keinen Fall seine Züge in der Spree entsorgen sollte, da wir mit der Magnetschwebetechnologie im Hochgeschwindigkeitsverkehr ein vollkommen anderes Marktsegment bedienen und wir keinesfalls im Verdrängungswettbewerb zur Rad/Schiene-Technik, wie es seinerzeit Herr Mehdorn glaubte annehmen zu müssen, stehen

Um den Herren **Schmid** und **Uhr** auch etwas freundliches sagen zu können habe ich betont, daß wir schon lange bevor das Elektroauto und die Hybridtechnik von so aktueller Bedeutung ist, wir überlegt haben, an den Haltepunkten der Magnetschnellbahn den Geschäftskunden umweltfreundliche Fahrzeuge zur Erledigung ihrer Geschäfte zur Verfügung stellen zu können. Dies können wir uns nach aktuellem Stand nun mehr den je vorstellen.

Zum Abschluß meines Kurzreferates, zu welchen auch die Wirtschaftsjournalistin **Dr. Ursula Weidenfeld** (bekannt durch zahlreiche Auftritte im Presseclub sonntags ARD 12.00 Uhr) im Forum war, ging ich zu Frau **Dr. Kemfert** gewandt noch einmal besonders auf die Lärmemissionen und den CO₂-Ausstoß der Flugzeuge ein. Diese sprach sich enttäuscht darüber aus, daß man in Deutschland und Europa wegen unsinniger Technikaversionen mit dem Transrapid noch nicht weiter ist.

Das Forumspodium bedankte sich für meine Ausführungen zur Magnetschnellbahn und stellte heraus, daß es ihnen fast unmöglich ist, hier besonders kluge Antworten zu geben, da sie sich auf diesem Gebiet als absolut unkompetent fühlen. Aus dem Publikum kamen erst nach dem Forum Teilnehmer auf mich zu, um mehr über die Magnetschwebebahn zu erfahren.

Ab 16:15 Uhr fand im großen Saal das Abschlußpodium unter Ltg. Von Frau **Dr. Weidenfeld** statt, und mich hat gefreut, daß sie erwähnte, daß im Forum 2 die Magnetschwebebahn thematisiert wurde.

Im Laufe des Tages konnte ich interessante Einzelgespräche führen. So u.a. mit dem wirtschaftspolitischen Sprecher der FDP-Fraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin, Herrn **Thiel**, der in nächster Zukunft mit mir ins nähere Gespräch kommen möchte. Weiter ergab sich ein vertiefendes Gespräch mit der Moderatorin Frau **Dr. Weidenfeld**. Auch sie versprach, sich bald mit mir in Verbindung setzen zu wollen. Auch Herr **Amsinck**, HGF der Unternehmensverbände Berlin-Brandenburg, der darum gebeten hat, daß ich ihn möglichst bald kontaktiere.

Die Veranstaltung schloß mit dem Beginn eines „Get together“ um 17:00 Uhr.

Lothar Albrecht

Pressemitteilung Nr. 336/2009
24. November 2009

Ramsauers Team komplett

Bundesverkehrs- und Bauminister Peter Ramsauer hat nun alle Staatssekretäre für die kommende Legislaturperiode benannt. Neu im Team: Rainer Bomba. Gemeinsam mit Klaus-Dieter Scheurle wird Bomba als beamtete Staatssekretäre das Ressort leiten. Als Parlamentarische Staatssekretäre hat Ramsauer bereits im Oktober Enak Ferlemann, Jan Mücke und Andreas Scheuer berufen.

"Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit meinen Staatssekretären. Wir sind ein schlagkräftiges Team und werden die Verkehrs- und Baupolitik auf neue Füße stellen", so Ramsauer. Rainer Bomba, bislang Chef der Regionaldirektion Bayern der Bundesagentur für Arbeit, wird als Staatssekretär die Bereiche Straßenbau, Bauwesen und Bauwirtschaft, Stadtentwicklung und Wohnen sowie Grundsatz verantworten. Der 45-jährige Bomba hat Maschinenbau sowie Betriebs- und Volkswirtschaft studiert und rückte vor zwei Jahren an die Spitze der Arbeitsverwaltung in Bayern. Zuvor war er Regionaldirektor für Sachsen-Anhalt und Thüringen. Klaus-Dieter Scheurle zeichnet für die Zentralabteilung sowie Eisenbahnpolitik, Luft- und Raumfahrt. Wasserstraßen und Schifffahrt und Straßenverkehr verantwortlich. Der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann wird sich um Schifffahrt, Wasserstraßen, Eisenbahnen und Bau- und Planungsrecht kümmern, Jan Mücke um die Bereiche Luftverkehr, Radverkehr, Wohnungspolitik, Bauwirtschaft, Architektur und Baukultur und Andreas Scheuer um Raumordnung, Raumfahrt, Verkehrspolitik, Verkehrssicherheit, Infrastrukturplanung und Stadtentwicklungspolitik.

=====
Traunwalchen. Mit Dr. Peter Ramsauer kommt der neue Bundesverkehrsminister aus dem Landkreis Traunstein. Nach der offiziellen Bekanntgabe am Samstag, dass der 55-jährige Traunwalchner Minister wird, gab er gestern sein erstes Interview Ihrer Lokalzeitung. Dabei versprach er seinen vollen Einsatz, um die drängenden Verkehrsprobleme in seiner Heimat zu beseitigen: „Das werde ich zu meinem ganz persönlichen Anliegen machen. Ich werde die Projekte mit aller Rigorosität und Entschlossenheit anpacken.“



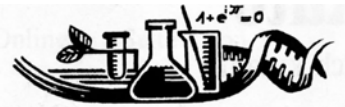
Rigoros die drängenden Verkehrsprobleme in der Region lösen will der neue Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer. Foto: dpa

Voller Einsatz für Region

Von Herbert Reichgruber
Chiemgau Online vom 26.10.2009

Hic Rhodus, hic salta!
Hier ist Rhodus, hier springe!

„Von einem Bundeswahlkreisabgeordneten, der Bundesverkehrsminister wird, darf man erwarten, dass er all die Dinge wie A 8-Ausbau und B 304, Weiterbau der A 94, sowie Ausbau des Schienennetzes MühldorfBurghausen-Freilassing, die er selbst all die Jahre vorangetrieben hat, sich jetzt zum ganz persönlichen Anliegen macht. Ich muss jetzt nicht mehr zu einem von der SPD geführten Verkehrsministerium rennen. Jetzt nehme ich es höchstpersönlich in die Hand. Die Bürger in meiner Heimat



FÜNF MINUTEN PHYSIK

Wo ist der Motor beim Transrapid?

Die meisten Lokomotiven werden heute bekanntlich von Elektromotoren angetrieben. Auch der Transrapid wird letztlich elektrisch angetrieben, doch in seinem Inneren gibt es keinen Motor.

Der Antrieb des Transrapid befindet sich außerhalb des Fahrzeugs in der Trasse. Dort sind Spulen so verlegt, dass sie ein magnetisches Wanderfeld erzeugen können. Elektronisch gesteuert, können Stärke und Geschwindigkeit des Wanderns kontinuierlich eingestellt werden. Magnete im Boden des Transrapid spüren die Kraft dieser äußeren Felder, der Transrapid wird nach vorne gezogen. Seine Geschwindigkeit entspricht stets der Geschwindigkeit, mit der sich die Magnetfelder unter ihm fortbewegen. Das Antriebssystem des Transrapid in der Trasse wird bisweilen auch als „aufgeschnittener Drehstrommotor“ bezeichnet.

Um allerdings wie von Geisterhand nach vorn gezogen zu werden, muss der Transrapid zunächst einmal schweben. Zu diesem Zweck verfügt er in seinem seitlich unter den Fahrweg greifenden Unterbau über Elektromagnete, die eine Anziehungskraft zwischen dem Transrapid und ferromagnetischem Material in der Trasse erzeugen. Diese Kraft zieht den Transrapid um zehn Millimeter nach oben, wobei eine sensible elektronische Steuerung dafür sorgt, dass dieser Abstand stets präzise eingehalten wird. Versorgt werden die Elektromagnete mit Strom aus Batterien, die der Transrapid mit sich führen muss. Um eine Tonne des Transrapid anheben zu können, wird eine Leistung von 1700 Watt benötigt. Bei Fahrten mit hohen Geschwindigkeiten kann Energie induktiv in das Innere des Transrapid übertragen werden, die Batterien werden so aufgeladen. Stromabnehmer gibt es nicht.

Das Bremsen des Transrapid funktioniert wie der Antrieb berührungslos. Die Felder werden einfach umgepolt, und schon wird aus der Antriebs- eine Bremskraft. Dabei kann elektrische Energie zurückgewonnen werden. Nach dem Halt werden die Elektromagnete im Zug langsam abgeschaltet, sodass sich der Transrapid auf seine Kufen absenkt und nicht mehr schwebt. Weil der Transrapid keine Räder besitzt, gibt es keine Rollreibung und kein Rad-Schiene-Geräusch.
Norbert Lossau

können sich darauf verlassen, dass ich mit aller Rigorosität und Entschlossenheit all die Projekte und einige mehr anpacke. Es gibt hier auch keine Priorität, für mich sind alle Projekte wichtig“, erklärte Ramsauer. Ob Aubertunnel in Altenmarkt, Umfahrungen von Obing und Trostberg, sechsspuriger Ausbau der Autobahn, Ausbau der Bahnlinie Freilassing-Mühldorf-München oder schneller Weiterbau der A 94: „Es wird überall gleichzeitig angepackt.“ Und „Es wird sich mancher wundern, wie ich für die Freilassingler für Flugruhe Sorge. Dazu habe ich die Pläne im Kopf.“ Auch bei den Obingern stehe er im Wort, für eine Umfahrung zu sorgen. Er sehe mit großer Sorge die Auseinandersetzungen in dem Ort an der Bundesstraße 304: „Ich gehe aber davon aus, dass sich die Vernunft dort durchsetzt.“

Er werde darauf achten, dass möglichst viel Geld in baureife Projekte in Bayern gesteckt wird: „Aber ich werde Bundesverkehrsminister für ganz Deutschland sein und als solcher darauf achten, dass auch niemand anders zu kurz kommt.“ Für den Bau von Schienen und Straßen stehen dem Bundesverkehrsministerium jährlich zehn Milliarden Euro zur Verfügung: „Und ich bin froh, dass ich zusätzlich eine Milliarde Euro an Investitionsmitteln bekommen habe.“ Ramsauer betonte gestern, dass er sich bewusst für den Posten als Bundesverkehrsminister entschieden habe: „Das Amt bietet gewaltige Gestaltungsfülle und hat von allen Bundesministerien den größten Investitionsetat. Als Landesgruppenchef hatte ich zusammen mit dem Parteivorsitzenden ein erhebliches Entscheidungsrecht bei der Wahl des Ministeramtes. Ich hätte auch auf andere Ministerien zugreifen können.“

Die Option, erneut auf einen Ministerposten zu verzichten, wie schon vor einem Jahr, als er Landwirtschafts- und Verbraucherschutzminister in Berlin, oder im Februar als er Bundeswirtschaftsminister werden sollte, kam nicht in Frage: „Ich habe zweimal Nein gesagt und die Ablehnung damals war einleuchtend, weil ich als Vorsitzender der CSU-Landesgruppe umfassende politische Machtfülle besaß. Ohne Zustimmung des Quasi-Fraktionschefs der CSU im Bundestag konnte in der Großen Koalition nichts beschlossen werden. Nach der Wahl haben wir jetzt andere Verhältnisse mit einer bürgerlichen Koalition. Und es gibt eine alte Regel, dass man als CSU-Landesgruppenchef maximal zweimal Nein zum Angebot eines Ministeramtes sagen darf. Jetzt werde ich ein großes Ressort leiten, das große Herausforderungen gerade auch für den Freistaat Bayern in sich birgt.“

Der Zustimmung seiner Familie war sich Ramsauer übrigens sicher: „Die wussten, dass es jetzt irgendwann soweit sein wird. Meine Familie wird auch am Mittwoch zur Vereidigung nach Berlin kommen. Denn es ist schon für ein Familienleben etwas besonderes, wenn einmal in der Familiengeschichte das Familienoberhaupt Bundesminister wird. Da wollen alle dabei sein.“

Aus der Familie kam auch die erste Fachfrage an den frischgebackenen Bundesverkehrsminister: „Meine jüngste Tochter Christine (12) hat im Fernsehen in einem Bericht gesehen, dass ich Minister werde. Als wir dann telefonierte, hat sie mich gefragt, ob ich denn jetzt für die Eisenbahn zuständig bin und dann auch die Magnetschwebbahn baue. Darüber musste ich und auch Angela Merkel lachen, als ich es ihr erzählte.“ Was aber hat er seiner Tochter geantwortet? „Eine Aussage dazu wäre höchst politisch und deshalb verkneife ich sie mir lieber. Aber: Ich habe vor zwei Jahren bei der Beerdigung der Transrapid-Pläne schon gesagt, dass hier das letzte Wort noch nicht gesprochen ist...“

Artikel vom 26.10.09

Drucken

Weiterempfehlen

[zur Galerie](#)

„Auf a Wort – die Songs von STS“ in Kooperation n dem ESV Freilassing

2006
Die Welt Mittwoch, 27. September 2006

Kundenservice BRIEF

Deutsche Post AG • Kundenservice BRIEF • 53247 Bonn

Herrn
Michael Dittmer
Düvelsbeker Weg 14
24105 Kiel

Ihr Zeichen /
Unser Zeichen /

Telefon 0180 5 290690 (14 Cent je angef. 60 Sek. aus den deutschen Festnetzen; ggf. abweichende Mobilfunktarife; Mo-Fr 8:00-18:00 Uhr)
E-Mail Kontakt unter www.deutschepost.de
Datum 01.12.2009
Betrifft RM021233155DE
Empfänger: Minister Ramsauer in 10115 Berlin

Sehr geehrter Herr Dittmer,

vielen Dank für Ihre Nachricht vom 09.11.09. Darin teilten Sie uns mit, dass Ihnen noch keine Informationen zu Ihrem eingeschriebenen Brief vorliegen. Ihre Verärgerung hierüber verstehen wir und bedauern die Ihnen dadurch entstandenen Unannehmlichkeiten.

Leider lässt sich die Auslieferung Ihrer Sendung derzeit nicht nachweisen. Die von uns eingeleiteten Recherchen verliefen erfolglos. Deshalb müssen wir von einem Verlust Ihres Briefes ausgehen.

Nach den Haftungsregeln unserer Allgemeinen Geschäftsbedingungen leisten wir im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuches für den Verlust von einem eingeschriebenen Brief Schadenersatz von 25,00 EUR. Das Beförderungsentgelt von 3,50 EUR erstatten wir Ihnen ebenfalls. Wir werden Ihnen den Gesamtbetrag von 28,50 EUR per Scheck übermitteln.

Sollte der Verrechnungsscheck nicht innerhalb der nächsten vier Wochen bei Ihnen eingegangen sein, bitten wir Sie, sich direkt unter Bezugnahme auf dieses Schreiben bei der Deutschen Post AG, Service Center Accounting, Abt. Kreditorenbuchhaltung in 44112 Dortmund zu melden. Sie erreichen unsere Mitarbeiter dort telefonisch unter 0180 5 9752128 (14 Cent je angef. 60 Sek. aus den deutschen Festnetzen, ggf. abweichende Mobilfunktarife) montags bis donnerstags von 8:00 Uhr bis 17:00 Uhr und freitags von 8:00 Uhr bis 16:00 Uhr.

Wir freuen uns, wenn die Leistungen unseres Unternehmens bei der Beförderung Ihrer Sendungen künftig wieder Ihren Erwartungen entsprechen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Kundenservice BRIEF

Dieses Schreiben wurde maschinell erstellt und trägt daher keine Unterschrift.

Fax 0180 2 5555 (6 Cent je
Verbindung aus den
deutschen Festnetzen;

Kontoverbindung
Deutsche Post AG
Postbank Köln

Vorstand
Dr. Frank Appel, Vorsitzender

Vorsitzender
des Aufsichtsrates
Prof. Dr. Wulf
von Schimmelmann

ggf. abweichende
Mobilfunktarife)

Konto-Nr.: 16 503
BLZ: 370 100 50

Ken Allen
Bruce Edwards
Jürgen Gerdes
Lawrence Rosen
Walter Scheurle
Hermann Ude

Sitz Bonn
Registergericht Bonn
HRB 6792
Ust-IdNr. DE 1698 38187

Deutsche Post DHL

www.deutschepost.de

Brasilianische Delegation von Transrapid Technologie beeindruckt Aufgeständerter Fahrweg wird als vorteilhaft gesehen



*Keine Landschaftszerschneidung: die Fläche unter dem Transrapid-Fahrweg kann genutzt werden.
(Foto: Dittmer)*

Am 16.11.2009 besuchte eine achtköpfige Brasilianische Delegation die Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) in Lathen. Nach einem [Bericht](#) der EMS-Zeitung ([1]) zeigte sich Professor Cyro Laurenza von der Technologie sehr beeindruckt. Sein Institut in São Paulo berät eine Behörde, die für die brasilianische Regierung Machbarkeitsstudien und Ausschreibungen erstellt. Es geht um eine 550km lange Schnellbahnstrecke von Campinas über São Paulo nach Rio de Janeiro.

Laurenza lobte in diesem Zusammenhang den aufgeständerten Fahrweg und die Steigungsfähigkeit beim Transrapid. Denn nach seinen Worten gibt es bei den Anwohnern der geplanten Strecke, vor allem Bauern starke Bedenken gegen eine Bahntrasse auf Schienen, weil die Landschaft zerschnitten wird. Nach GFM-Informationen würde die Streckenführung der Schnellbahnstrecke 45 Tunnel enthalten - unter Gesichtspunkten, die für eine Rad-Schiene-Lösung erfüllbar wären. Demgegenüber hat das Unternehmen Max Bögl eine Alternative durchrechnen lassen, welche die Steigungsfähigkeit des Transrapid und engere Kurven ermöglicht und daher lediglich vier Tunnel erforderlich machen würde.

Der Besuch der brasilianischen Delegation sollte eigentlich am 21.09.2009 stattfinden, wurde dann jedoch kurzfristig verschoben.

Michael Dittmer

© GFM-eV 2009

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] http://www.neue-oz.de/_archiv/noz_print/nordwest/2009/11/24017304.html

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2009/1118/index.html>



Bei norddeutschem Schmuddelwetter machten die Gäste aus Brasilien eine Testfahrt mit dem Transrapid. Auf dem Foto (vorne rechts) TVE-Niederlassungsleiter Ralf Effenberger im Gespräch mit Cyro Laurenza.

„Das glauben die Brasilianer uns nicht“

Südamerikaner testen Transrapid

uwe/ys LATHEN/HANNOVER. Cyro Laurenza zeigte sich beeindruckt: „Dass es so etwas gibt, glauben uns die Brasilianer gar nicht.“ Der Professor aus São Paulo war gestern mit einer achtköpfigen Delegation aus dem südamerikanischen Land zu Besuch auf der Transrapid-Veruchsanlage (TVE) in Lathen.

Wie berichtet, planen die Brasilianer eine rund 550 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsverbindung von Campinas über São Paulo bis Rio de Janeiro. Das Transrapid-Konsortium hat sich an der Ausschreibung beteiligt und hofft auf den Zuschlag. Eine wichtige Rolle spielt dabei das ANTT, eine Behörde, die für die Regierung Machbarkeitsstudien sowie Ausschreibungsverfahren durchführt und dabei von Wissenschaftlern und Ingenieuren beraten wird.

Einige von ihnen hatten auf der Testfahrt die Gelegenheit, sich einen Eindruck von den Vorzügen der Magnetbahn-technik zu verschaffen. Laurenza: „Es gibt von den Anwohnern der geplanten Strecke, vor allem Bauern, ziemlich Bedenken gegen einen auf Schienen fahrenden Zug, weil die Landschaft zerschnitten wird.“ Bei dem auf Stelzen schwebenden Transrapid sei das nicht in dem Maße der Fall. Außerdem könnten viel

größere Steigungen bewältigt werden als mit herkömmlichen Transportsystemen.

TVE-Niederlassungsleiter Dr. Ralf Effenberger sieht gute Chancen, in Brasilien zum Zug zu kommen. Nicht zuletzt wegen der von der Firmengruppe Max Bögl entwickelten neuen Fahrwegträger. Sie sind leichter, kompakter und können schneller verbaut werden. Ein Prototyp wird Anfang kommenden Jahres in Lathen erwartet und dort getestet.

Das Wirtschafts- und Verkehrsministerium in Hannover zeigte sich erfreut über den Besuch der Brasilianer auf der Teststrecke. „Es ist immer schön, wenn jemand da ist, das macht Hoffnung, dass der Transrapid doch noch verkauft werden kann“, sagte eine Sprecherin. Zugleich bekräftigte sie, dass die Zukunft der Teststrecke nur bis Ende April 2010 gesichert sei. Dann endet die Finanzierung durch den Bund, die Hersteller ThyssenKrupp und Siemens, den Betreiber IABG, den Bauunternehmer Max Bögl, das Land Niedersachsen und den Landkreis Emsland.

Keine Bestätigung gab es in Berlin für Meldungen, der neue Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) könnte sich dafür einsetzen, das aus Kostengründen gestoppte Projekt einer Transrapid-Verbindung in München wieder aufleben lassen.

Transrapid-Bau geht nicht schnell genug

VERKEHR Ostfriesischer Unternehmer fordert Strecke im eigenen Land –

VON THOMAS HELLMOLD

GROBEFEHN – Der Unternehmer Rolf Trauernicht aus Grobfehn (Kreis Aurich) lässt nicht locker. Unermüdet rührt er die Werbetrömmel für die Magnetschwebbahn Transrapid und lässt keine Gelegenheit aus, die Magnettechnologie ins Gespräch zu bringen. Jetzt lieferte ihm die EU eine Steilvorlage.

Die Brüsseler Verkehrsplaner wollen mehr Frachtgut auf die Schiene bringen – zu Lasten des Personenverkehrs. Dieses Dilemma, sagt Trauernicht, könne nur mit alternativen Bahntrassen gelöst werden. Beispielsweise durch ein Transrapid-Netz, dessen Technik es ermöglichen würde, die 800 Kilometer lange Strecke zwischen Hamburg und München in anderthalb Stunden zu bewältigen.

Die deutsche Bahnwirtschaft tut sich bisher schwer mit der Magnetschwebetechnik. Im eigenen Land hat sie eine Strecke aus unterschiedlichen Gründen bisher nicht bauen können. Die weltweit einzige Strecke ist in China (Shanghai) in Betrieb. Im-

nicht, könne nur mit alternativen Bahntrassen gelöst werden. Beispielsweise durch ein Transrapid-Netz, dessen Technik es ermöglichen würde, die 800 Kilometer lange Strecke zwischen Hamburg und München in anderthalb Stunden zu bewältigen.



Im Einsatz für den Transrapid: Rolf Trauernicht. BILD: TR

merhin – Brasilianer und Araber bekundeten vor ein Paar Tagen Kaufinteresse.

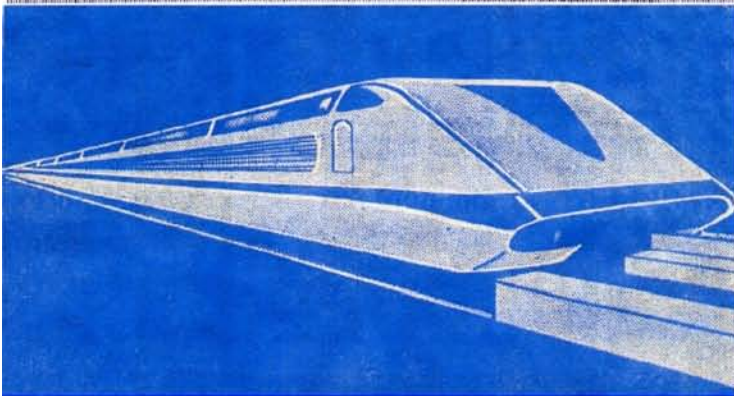
Für Trauernicht, der schon den teils privat finanzierten Autobahnbau in Deutschland entscheidend vorangetrieben hatte, ist es nun höchste Zeit, dass „eine Transrapid-Anwendungsstrecke in unserem Land gebaut wird“. Die Politik solle endlich tätig werden, schreibt der 84-jährige ostfriesische Unternehmer.

Für Trauernicht hat eine solche nationale Strecke mindestens drei Vorzüge: Sie löse das Verkehrsproblem, sie ermutige Interessenten im Ausland, diese Technologie zu installieren, und sie schaffe Ar-

beitsplätze im Hochtechnologie-Sektor. „Allein der Bau wäre das größte Arbeitsbeschaffungsprogramm“, glaubt Trauernicht.

Absoluten Handlungsbedarf sieht Trauernicht angesichts des prognostizierten dramatischen Anstiegs des Güterverkehrs. Die durch ein Transrapid-Netz freiwerdenden Bahntrassen für den Personenverkehr könnten den zusätzlichen Schwerlastverkehr locker aufnehmen. Schöner Nebeneffekt: Die Autofahrer müssten nicht mehr „von Stau zu Stau“ fahren.

Mit neuer Super-Schnellbahn schon 1980 durch Deutschland



Diese Entwurfskizze der Messerschmitt-Bölkow-Blöhm GmbH deutet an, in welcher konstruktiven Richtung sich das neue Verkehrssystem voraussichtlich bewegen wird: Vollkommene Stromlinie, breite Spur, spezielle Fahrbalke - keine Schienen! auf denen das „Fahrzeug“ wahrscheinlich per Luftkissen elektromagnetisch angetrieben im 400-km- Tempo reibungsarm dahingleitet. Reisezeit Hamburg-München 2½ Stunden!

**Zweieinhalb
Stunden
bis München**

Phantastisches Zukunftsprojekt

Auf Luftkissen mit Tempo 400

Von LZ-Mitarbeiter K. H. Fonk



**NEUER VEREIN WIRBT FÜR
MAGNETSCHWEBEBAHN**

-> WIRTSCHAFT, S.23

Auf der Erde und im Weltraum werden die Weichen für das nächste Jahrhundert gestellt. Grenzen zwischen Utopie und Erreichbarem wagt niemand mehr festzulegen. Was heute unmöglich erscheint, ist vielleicht morgen schon vernünftiges Planziel und übermorgen selbstverständliche Wirklichkeit. Forscher, Wissenschaftler und Praktiker setzen bereits heute die kühnsten Projekte in die Tat um.



Die von Computern gesteuerte Eisenbahn gehört - zumindest im Versuchsbereich ebenso zum Vorgäng auf die Zukunft wie die zahlreichen Schienen-Schnellverkehrsprojekte - der Eisenbahnen. Die Deutsche Bundesbahn liegt im Wettlauf der verschiedenen Verkehrsmittel um die technische Zukunft beachtlich weit vorn. Neben dem Nahziel der Verbesserung des konventionellen, d.h. das herkömmlichen Schienennetzes - um z. B. bei allen Fernreisezügen Spitzengeschwindigkeiten von 200 km/h zu erreichen - wird seit den letzten Jahren besonders intensiv Zukunftsforschung betrieben. Im nüchternen Sprachgebrauch der Gegen-

wart läuft diese Planungsarbeit unter der Bezeichnung "Projektstudie Hochleistungsschnellbahn".

Das neue Verkehrssystem soll derart hohe, für den Schienenverkehr geradezu unvorstellbare Geschwindigkeiten verwirklichen, daß mit den Projektierungsarbeiten beziehungsweise erfahrene Flugzeugbauer des Messerschmitt-Bölkow-Blöhm-Konzerns betraut wurden. Sie sollen Ende 1971 eine eingehende Studie vorlegen. Im Bundesverkehrsministerium ist man aber jetzt schon der Ansicht, daß neue Verkehrsmittel mit der herkömmlichen Schienenbahn kaum noch etwas gemeinsam haben werden. Als „Rollbahn“ wird es sicherlich keine Schienen mehr geben, sondern Luftkissen, Magnetbänder oder andere Neuerungen. Die Linieneinführung dieser "Rollbahn" soll möglichst kurvenfrei sein.



Wie auf Flügeln
Die neue Super-Schnellbahn soll den Hauptverkehrsströmen in Nord-Süd-Richtung folgend von Hamburg über Hannover, Essen, Köln, Frankfurt, Mannheim, Stuttgart nach München führen. Einige Abzweigungen nach Ost, West und Süd werden später vielleicht Anschlüsse über die Grenzen hinaus schaffen.

Fest steht außerdem, daß dieses neue Hochleistungs-Verkehrssystem Güter und Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten bis zu 400 km/h und mehr durch die Bundesrepublik befördert wird. Den Hauptverkehrsströmen in Nord-Süd-Richtung folgend, soll die neue "Rollbahn" von Hamburg über Hannover, Essen, Köln, Frankfurt, Mannheim Stuttgart nach München führen. Einige Abzweigungen nach Ost, West und Süd werden später vielleicht Anschlüsse über die Grenzen hinaus schaffen.

Offen ist jedoch das Beladeverfahren, ob mit Ladekränen oder Laderampen, oder ob Güter und Fahrzeuge in einer Art "fliegenden Start" auf die neue Bahn gelangen sollen. Gefordert wird jedenfalls, daß Lastwagen und Personautos in geräumigen Spezialwagen ohne verzögernde Kunstgriffe zu verladen und zu transportieren sind und den Reisenden in hochmodernen Abteilen allerbesten Komfort geboten wird.

Das gesamte Projekt soll bereits in den achtziger Jahren verwirklicht werden. Zwar sind dafür noch gewaltige finanzielle Mittel notwendig. Die Experten haben aber berechnet, daß sich dieser Aufwand lohnen wird. So wird die neue Schnellbahn wesentlich billiger, schneller, raumsparender und leistungsfähiger als etwa eine neue Autobahn auf der gleichen Trasse. Außerdem entlastet sie das vorhandene Straßennetz der Bundesrepublik, das bis zum Jahre 1980 sonst chaotischen Zuständen zusehen würde, da sich die Zahl der Pkw bis zu diesem Zeitpunkt mit Sicherheit verdoppelt. Die entlastende Wirkung der projektierten Super-Eisenbahn wird vor allem dadurch eintreten, daß sie den Schwerverkehr - Lastzüge und Container - von den Straßen abzieht.

Die Bundesbahn ist überzeugt davon, daß die neue Schnellbahn besonders von der Industrie spontan aufgenommen wird, weil sie sich gegenüber dem Straßenverkehr durch Geschwindigkeiten, billigere Transportkosten sowie größere Sicherheit und Zuverlässigkeit auszeichnet. So wird die Industrie auch über die längsten Distanzen innerhalb der Bundesrepublik künftig Transporte binnen eines Arbeitstages durchführen können, was über die Straßen kaum je zu erreichen ist. Die deutsche Industrie bleibt so im harten internationalen Wettbewerb weitgehend konkurrenzfähig.



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

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

Dr. Peter Ramsauer
Bundesminister

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-0
FAX +49 (0)30 18-300-1920

poststelle@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Datum: Berlin,
Seite 1 von 1

Heber Herr Dittmer,

mit viel Freude und Kraft habe ich das Amt des Bundesministers für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung übernommen. Für die vielen
Glückwünsche, die mich dazu erreicht haben, möchte ich mich aus
ganzem Herzen bedanken. Riesengroße Erwartungen richten sich jetzt
an mich. Dieser großartigen Herausforderung bin ich mir bewusst. Ich
bin stolz auf sie und packe sie mit all meiner Energie und unbeugsamer
Entschlossenheit an. Für uns alle und unser Land.

Mit den Glückwünschen waren viele Sachanliegen und Gesprächs-
wünsche verbunden. Ich werde mein Möglichstes tun, um all diesen
Wünschen und Anliegen schnellstmöglich nachkommen zu können –
wenn nicht mehr vor Weihnachten, dann alsbald im kommenden Jahr.

Mit freundlichen Grüßen

Herzlichen
Gruß
Peter Ramsauer

Alle ICEs müssen in die Werkstatt

Generalüberholung von Januar bis März / Ersatz durch ICs

MÜNCHEN, 13. Dezember (AP). Die Deutsche Bahn schickt alle ihre Inter-city-Express-Züge zur Reparatur in die Werkstätten. Das Projekt mit dem Namen „Reset 2010“ soll Mitte Januar starten und bis Anfang März dauern, sagte ein Bahnsprecher. „Wir machen eine Frühjahrsinspektion außerhalb der Hauptreisezeit. Die Kunden sollen so gut wie nichts davon mitbekommen.“ In den Werkstätten würden unter anderem defekte Türen, Toiletten und Klimaanlage repariert sowie Schönheitsreparatu-

ren vorgenommen. Jeder ICE soll bis zu zwei Tage in der Werkstatt bleiben. Einige der ICEs könnten während der Reparatur durch die weniger komfortablen Intercity-Züge (IC) ersetzt werden. Auf manchen Strecken sollen auch aneinandergeschaltete Doppelzüge getrennt werden und als Einzelzüge fahren. Für die Mitarbeiter in den Werkstätten wurde für die Zeit vom 11. Januar bis zum 12. März eine Urlaubssperre verhängt, und Sonderschichten wurden eingeplant.

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

MONTAG, 14. DEZEMBER 2009

NR. 290 · SEITE 17

Ohne weiteren Kommentar!

**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*

Dittmer – Düvelsbeker Weg 14 – D-24105 Kiel

Herrn
Dr. Stefan Krause
Leiter des Referats S2
– Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Stadtentwicklung –
Robert-Schumann-Platz 1
53175 Bonn

Kiel, den 22.12.2009

Unser Zusammentreffen während der Streckenfreigabe A20 Geschendorf - Weede

Sehr geehrter Herr Dr. Krause,

für Ihre gestrige Bereitschaft, mein Schreiben an Herrn Minister Dr. Peter Ramsauer weiterzuleiten, möchte ich mich auch im Namen unseres Vorsitzenden, Herrn Friedrich Wilhelm Merck, herzlich bedanken. Denn es erspart mir eine Fahrt nach Berlin unter diesen Witterungsverhältnissen.

Unser Land ist auf den Gebieten Automobil-/Straßenverkehrstechnik und Magnetschwebetechnologie weltweit in einer Spitzenposition. Diese besitzt durch Einsatz im eigenen Land und durch Export die Option, auch in Zukunft Perspektiven für Wohlstand durch Innovationen sowie für Beschäftigung für die nachfolgende Generation zu bieten. Hierfür benötigen wir auch eine gut ausgebaute Infrastruktur – und da sind alle verfügbaren Verkehrsträger gefragt.

Hierbei erscheint uns auch insbesondere die Vernetzung von zukünftigem Magnetschnellbahnverkehr mit dem Straßenverkehr wichtig, denn die Magnetschnellbahn kann zwar eine gebündelte hohe Transportleistung für Personen und Güter (in Luftfrachtcontainern) bieten, doch um diese in die Fläche abzuleiten zu können, werden auch gute Straßenverbindungen benötigt. Insbesondere sind hierbei intelligente Schnittstellen-Lösungen gefragt.

In meiner beruflichen Vergangenheit vor ca. 20 Jahren war ich an der Realisierung einer Telematik-Lösung (Wechselwegweisungsteuerung auf Autobahnen) beteiligt. Ich hatte dadurch Gelegenheit, einiges über das Straßenwesen zu lernen.

Ich denke, der gestrige Tag der Streckenfreigabe des A20-Teilstücks (und auch A14-Teilstücks) war ein guter Tag für Norddeutschland, aber auch für das Zusammenwachsen der europäischen Staaten.

Ich wünsche Ihnen eine frohe und gesegnete Weihnachtszeit, alles Gute im neuen Jahr und in Zukunft noch kürzere Urlaubsfahrten von Lübeck nach Brunsbüttel.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Dittmer

EuroRapid: eoros *griech.* = Schwebefahrzeug, rapidus *lat.* = reißend schnell

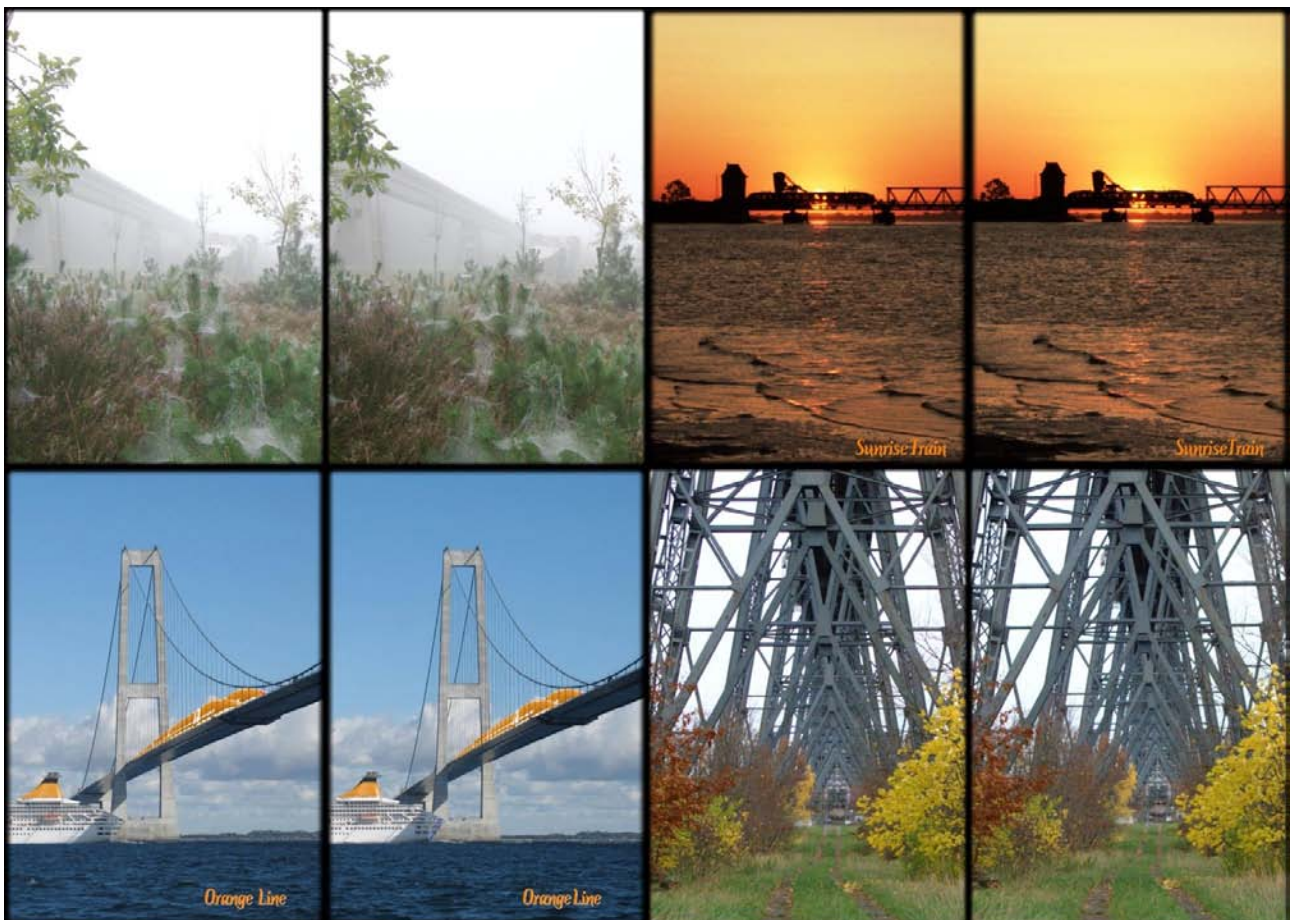
3D-Bilder zum Bahnverkehr auf Kunstaussstellung gezeigt

Von Dezember 2009 bis Sommer 2010 sind bei der Funkwerk Information Technologies GmbH Werke von Mitarbeitern dieses Kieler Unternehmens ausgestellt. Der IT-Experte Michael Dittmer ist diesmal mit vier 3D-Bildern vertreten. Sein Motto lautet „Überhöhte Wege mit Tiefenwirkung“. Gezeigt werden die Bilder

- „Emsländischer Altweibersommer“ (mit einem typisch emsländischen Fahrweg im Hintergrund)
- „Sunset Train“ (Zug überquert Brücke bei Lindaunis)
- „Orange Line“ (Vision eines umweltfreundlichen Verkehrs, 3D-Montage)
- „Tausendfüßler“ (Fahrweg über den Nord-Ostseekanal bei Rendsburg)

„Orange Line“ ist eine Komposition aus zwei Brückenfotos von Dr. Peter Hille und einer 3D-Aufnahme des Transrapid TR09. Die Bilder sind im sogenannten „Side-by-Side“-Verfahren dargestellt. Dabei sind das Bild für das linke und das rechte Auge von links nach rechts angeordnet. Eine auf Doppelspiegel basierende Sehhilfe, die vor den Bildern ausliegt, hilft bei der Zuordnung der Teilbilder mit dem jeweiligen Auge. Durch Verdrehen der Spiegel am Rand des Betrachters lassen sich beide Teilbilder übereinander legen und verschmelzen. Hierdurch entsteht im menschlichen Gehirn der 3D-Effekt. Bei kleinen Bildpaaren ist es einem geübten Betrachter möglich, durch Ausrichtung der Pupillen von Nah- auf Fernblick („Schielen“) zur Überdeckung zu bringen. Das funktioniert ebenso wie beim Betrachten von Bildern mit dem „magischen Auge“, was vor einigen Jahren recht populär war. Versuchen Sie es mal unten.

Seit 2001 veranstaltet die Funkwerk-IT in ihren Räumen Ausstellungen schleswig-holsteinischer Künstler. Motiviert durch den konstanten Zuspruch entstand die Idee, auch Mitarbeitern die Möglichkeit zu geben, ihre geschaffenen Werke zu präsentieren. (md)



Bericht von der Konferenz „**Sichere Verkehrsinfrastruktur und ihre Bedeutung für die Volkswirtschaft**“ der Europäischen Föderation Polnischer Wissenschaftlich-Technischer Vereine im Ausland in der Europäischen Akademie f. städt. Umwelt unter der Schirmherrschaft der polnischen Botschaft
vom 03. – 05. Dez. 2009

03.12.2009

Vor der offiziellen Eröffnung der Konferenz wurde ich vom Vorsitzenden des Bundesverbandes der polnischen Ingenieure und Techniker in Deutschland e.V., Herrn Andreas Kajser und dem 1. Botschaftssekretär der Botschaft der Republik Polen in der Bundesrepublik Deutschland, Herrn Joachim Thannhäuser persönlich begrüßt. Mit beiden Herren ergab sich ein sehr ausführliches und intensives persönliches Gespräch zum Thema Transrapid Berlin-Warschau. In diesem Gespräch konnte ich meine bisherigen Aktivitäten zu diesem Themenbereich ausführlich darstellen und meinen Wunsch, ein Podium vor führenden polnischen Wirtschaftsvertretern in Warschau zu erhalten, mit Nachdruck formulieren.

Der Botschaftssekretär Thannhäuser versprach diese Idee zu seiner eigenen zu machen und im Rahmen seiner politischen Kompetenz sich ab sofort um einen geeigneten Anlaß zu bemühen, diesen Vorschlag umzusetzen. Ich sagte ihm, daß es sinnvoll wäre, wenn mit mir einem Vertreter einer Handwerksorganisation die Gelegenheit geboten würde, über die Beschäftigungspotentiale des handwerklichen Mittelstandes in unseren beiden Ländern referiert werden könnte. Ich denke hierbei an HWK oder unsere Elektro-Innung.

Herr Kajser bat mich darum, einen Vortrag zum Thema Transrapid Berlin – Warschau zu halten und er dafür die Tagesordnung um einen Tagesordnungspunkt ergänzen würde. Dies habe ich ihm für den 04.12.09 zugesagt (s.Anlage).

04.12.2009

Mein Vortrag begann um 16:00 Uhr und ich wählte als Thema: „**Mit der Magnetschnellbahn Berlin - Warschau gestalten Deutschland und Polen Europas Mitte**“

Ich bedankte mich beim Vorsitzenden Herrn Kajser vor so ausgewählten Wissenschaftlern, Ingenieuren und Technikern Gelegenheit zu haben, die Zukunftstechnologie Magnetschwebetechnik kompakt und umfassend im internationalen Rahmen darstellen zu können und beschrieb zunächst das Konzept unserer europäischen Streckenpläne, um dann auf die wesentlichen technischen Merkmale einzugehen:

- keine Landschaftszerschneidung, geringer Flächenbedarf: ebenerdig 12m², aufgeständert 2m², ICE 14m²
- niedrige Lärmemissionen
- geringer Energiebedarf gegenüber ICE: 51 Wh/Sitzplatz-km ICE, 34 Wh/Sitzplatz-km TR
- geringe Instandhaltungskosten: ICE 1,77 €/Sitzpl.-km, TR 0,56 €/Sitzpl.-km
- Entgleisungssicherheit
- Höhere Steigfähigkeit: weniger Tunnelbauten, daher geringere Investitionskosten
- Höhere Beschleunigung ICE nach 30 km auf 300km/h, TR nach 5 km auf 300 km/h.
- Geringe Magnetfeldstrahlung
- Physikalische Grenze bei Rad/Schiene bei 300km/h bereits erreicht, wenn nicht gar überschritten

Die politischen Wesensmerkmale habe ich wie folgt aufgelistet und kommentiert:

- Erneuerung der soz. Marktwirtschaft „Sozial ist, was Arbeit schafft“
- Starke Familien – menschliche Gesellschaft durch erhöhtes Mobilitätsangebot
- Arbeitsmarkt: Reduzierung der Erwerbslosenzahlen
- Vermehrtes und besseres Ausbildungsplatzangebot
- Magnetschnellbahn mit Blick auf Klimaschutz und Klimawandel (CO₂ = 0)

- Hochgeschwindigkeits- Expressverkehr
- Reibungsloser Transport und freie Containerfrachtwege
- Entlastung des Luftverkehrs auf den Mittelstrecken
- Abdeckung des Geschwindigkeitsegments zwischen Bahn und Flugzeug
- Entflechtung aller Verkehre (Straße/Schiene/Luft)
- Dynamische Entwicklung Aufbau Ost und Osteuropa
- Gewinnmaximierung der Staatsfinanzen

Ich beendete meinen Vortrag damit, daß ich versucht habe, den unmittelbaren Zusammenhang darzustellen, wie moderne und effiziente Verkehrsinfrastruktur wirtschaftliches Wachstum befördert und mit der Magnetschnellbahn ein großer Schritt zur gemeinschaftlichen ökonomischen und ökologischen Weiterentwicklung unserer beiden Länder erfolgt und uns in Europa zu einer beispielhaften harmonischen Nachbarschaft führt, sowie unsere Metropolen Berlin und Warschau um exakt vier Stunden näher zusammenrücken läßt.

Mein Schlußsatz war: Meine Damen und Herren, ich bin mir ganz sicher daß Sie nach diesem Vortrag dem Titel dieses Referates gerecht werden und Sie gemeinsam mit mir die Mitte Europas gestalten werden.

Nach meinem Vortrag erfolgte die Abfahrt zum Empfang in der Polnischen Botschaft. Nach der Begrüßungsrede S.E. Dr. Marek Prawda kam der Botschafter auf mich zu und wir hatten einen intensiven Gedankenaustausch zum Sachstand TR Berlin – Warschau. Dr. Prawda bedauerte, daß man z. Zt. unser Finanzierungsmodell in den Fachministerien noch nicht begriffen zu haben scheint, er sich aber sicher ist, daß mit meiner Idee vor Ort in Warschau aufzutreten mit der dortigen Wirtschaft der Politik neue Sichtweisen vermitteln kann.

Des weiteren ergaben sich während des Empfanges viele Fachgespräche zur Magnetschwebetechnik und die Bewertung der gesellschaftspolitischen Aspekte. Der Sektionsleiter UK stellte mir eine Einladung zum Vortrag nach London in Aussicht.

Der Sektionsleiter Österreich, Präsident Dipl.-Ing. Architekt Pawel Raczew plädierte für eine Verbindung von Wien nach Bratislawa, die nach seiner Kenntnis vom OB der Stadt Wien unterstützt würde. Hier konnte ich darauf verweisen, daß diese Verbindung bereits in unsere Planungsunterlagen Hamburg – Berlin – Prag – Wien - Budapest als fester Bestandteil auf Veranlassung des Ministerpräsidenten von Sachsen, Herrn Stanislaw Tillich enthalten ist. Begrüßen würde ich aber, wenn diese Anregung von außen, also auf politischer Ebene von Österreich mit Nachdruck publiziert würde.

Bericht erstellt von:
 Lothar Albrecht, GF
 Elektromaschinenbauermeister
 13585 Berlin, den 07.12.2009

Bilder zur Konferenz am 03. und 04.12.2009

Sichere Verkehrsinfrastruktur und ihre Bedeutung für die Volkswirtschaft

Nachstehende Bilder oben und Mitte:

Albrecht im Gespräch mit dem Botschafter der Republik Polen in der Bundesrepublik Deutschland **S.E. Dr. Marek Prawda**



Bild rechts:

Albrecht beim Vortrag vor der Europäischen Föderation Polnischer Wissenschaftlich-Technischer Vereine im Ausland

„Mit der Magnetschnellbahn Berlin-Warschau gestalten Deutschland und Polen Europas Mitte“

am 04.Dez.2009 in der Europäischen Akademie

am Rednerpult: Albrecht (links) und **Dipl.-Ing. Andreas Kajser**
Vorsitzender Bundesverband Polnischer Ingenieure und Techniker in Deutschland e.V.



HISTORISCHER RÜCKBLICK

Ein Transrapid zwischen Lodz und Warschau?

Lodzs stellvertretender Bürgermeister Makowski: Wir bieten Investoren außergewöhnliche Vorteile

jfr. LODZ, 23. August. Krzysztof Makowski, der für Investitionen und Infrastruktur zuständige „Deputy Bürgermeister“ der polnischen Stadt Lodz, ist gerade dreißig Jahre alt. Und so ungewöhnlich wie das Alter des Kommunalpolitikers der ehemaligen kommunistischen Partei ist auch die Politik, die er vertritt: „Wir brauchen Wettbewerb und Investitionen, und dafür bieten wir Investoren attraktive Vorteile“, sagte er in einem Gespräch mit dieser Zeitung. Seit einigen Wochen verzichtet die mit 800 000 Einwohnern zweitgrößte polnische Stadt sogar auf Grunderwerbsteuer, wenn sich arbeitsplatzschaffende Unternehmen ansiedeln; ein politisches Bravourstück angesichts der eingeschränkten Selbstverwaltung polnischer Kommunen.

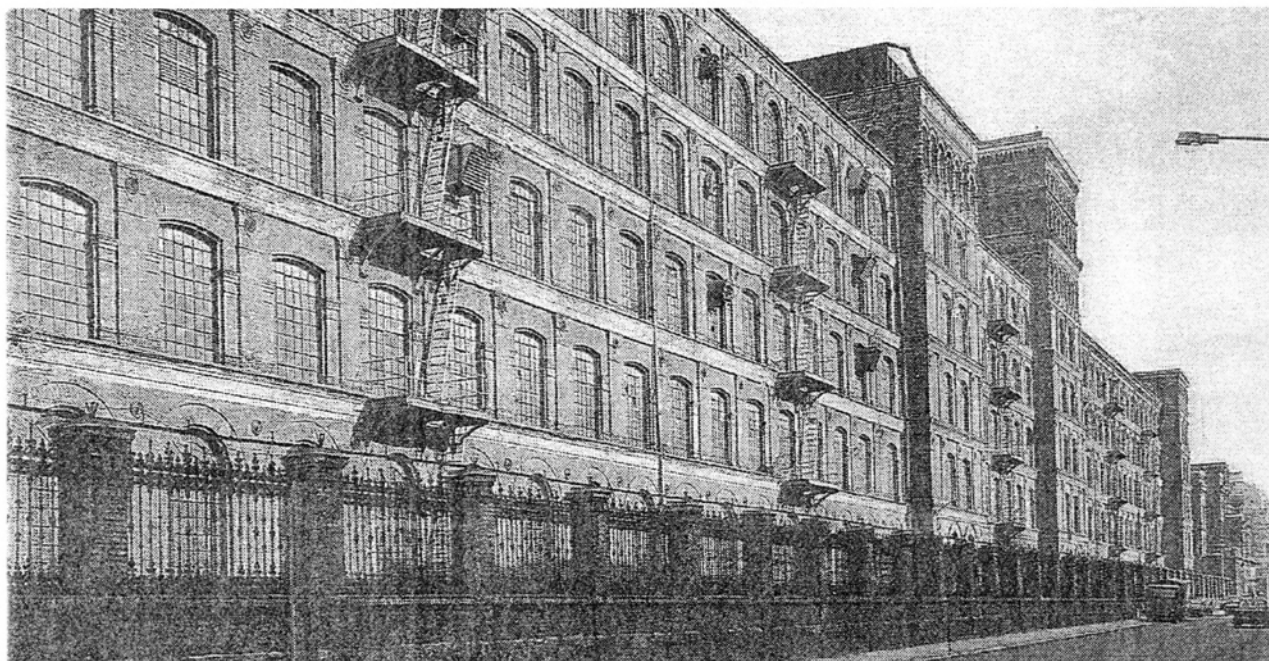
Mit Steuervorteilen und einem freundlichen Investitionsklima will Makowski dazu beitragen, die alte Industriestadt mit ihren unzähligen Textilfabriken aus dem 19. Jahrhundert in ein Paradies für Unternehmer zu verwandeln. Das Autobahnnetz soll verlängert werden; auch liebäugelt Makowski (makowskik@uml.lodz.pl) mit einem Transrapid zum fast 200 Kilometer entfernten Warschau, vielleicht sogar privat finanziert und betrieben. Erfahrungen mit Freizügigkeiten besitzt die Stadt nicht nur, seit sie

1997 eine Sonderzone einrichtete. In ihr sind Produktionsbetriebe von nahezu allen Steuerpflichten befreit. Mit Privilegien gelang es der Stadt schon vor 150 Jahren, Unternehmer zu locken. Sächsische und jüdische Fabrikanten verwandelten Lodz in ein Weltzentrum der Textilindustrie. Bis zum Beginn des letzten Jahrhunderts wurde Lodz in einem Atemzug mit Chicago, Yokohama und Liverpool genannt. Baumwollkönige wie Ludwig Geyer, Karl Scheibler und Izrael Poznanski nutzten den russischen Protektionismus und überfluteten die Welt bis nach China hinein mit Stoffen (Lodzer Barchent), zum ersten Mal sogar aus Altmaterial und Lumpen. Ihre Hinterlassenschaft – mächtige Industriegebäude in roten Klinkerfassaden, mit monumentalen Toren und unversehrten Jugendstilornamenten – wartet heute darauf, in Dienstleistungs- und Bürozentren verwandelt zu werden.

Vor diesem Hintergrund hat sich Lodz (www.uml.lodz.pl) mit seiner Messe und seiner Filmakademie in ein Modezentrum und ein Hollywood des Ostens verwandelt. Jüngstes Projekt ist der Ausbau des Flughafens mit einem Instrumentenanflugsystem. „Wir bemühen uns um eine direkte Flugverbindung mit Frankfurt“, berichtet Ma-

kowski. Die Politik des jungen Mannes aus der Führungsriege des Oberbürgermeisters Krzysztof Panas zeigt Erfolge; Betriebe wie ABB, Bosch-Siemens, Gillette, Coca-Cola und ein paar Dutzend weitere sind gekommen, denn, so Makowski: „Wir schlagen mit unseren niedrigen Kosten und der Qualifikation unserer Arbeitskräfte viele unserer Konkurrenten aus dem Rennen.“ Die Mieten und Preise liegen zum Teil zwei Drittel unter dem Niveau von Warschau. Jetzt baut die Hamburger ECE mitten in der Innenstadt ein großes Einkaufszentrum, die „Galeria Lodzka“.

An Attraktionen hat Makowski neben Jugendstilpalästen und Hunderten verwaister Industriehallen vor allem „die wohl ungewöhnlichste Einkaufsstraße der Welt“ zu bieten: die schnurgerade und fünf Kilometer lange Piotrkowska-Straße, eine Art „Fifth Avenue des Ostens“, an deren unzähligen Restaurants, Cafés und Läden heute Rikschas auf Kunden warten. Entlang dieser Straße, die als Wirbelsäule der Stadt angesehen wird, gelang es den Stadtvätern vor 150 Jahren, Tausende von Handwerksbetrieben anzusiedeln. Heute spricht Polens erster kommerzieller Radiosender: „www.radiomanhattan.com.pl“ schon von einem „neuen gelobten Land“ im Osten.



Monumentale Fabrikhallen warten auf neuen Glanz – die polnische Stadt Lodz wirbt mit Steuervorteilen um Investoren

Foto Lodz

Frankfurter Allgemeine Zeitung Freitag, 24. August 2001, Nr. 196 / Seite 51

Falls unzustellbar, bitte zurück an Absender
Dipl.-Ing. Robert Gellekum, St.-Benedikt-Str. 23, 85716 Unterschleißheim

Verband
Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V.
Kaiserstraße 61
60329 Frankfurt am Main

DIE GRAUEN
Generationspartei
Bundesbeauftragter
Transrapid u. Verkehr
St.-Benedikt-Str. 23
85716 Unterschleißheim
Telefon/Fax 0 89 / 31 60 58 51
Mobil 0160 / 504 26 58
rgellekum@consult@t-online.de
www.diegrauen.de
Unterschleißheim,
09.12.2009

“60 Jahre VDEI“

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach seiner Wahl am 17. Okt. 2009 zum Bundesvorsitzenden der oben genannten Partei veranlasste Herr Michael Schulz den Bundesvorstand meine erneute Wahl zum BBT+V (Bundesbeauftragter Transrapid und Verkehr).

Von dieser Warte aus möchte ich herzliche Glückwünsche überbringen zum Jubiläum “60 Jahre VDEI“ (Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure).

Zu Beginn meiner beruflichen Laufbahn 1959 bei der Bundesbahn-Direktion Essen lernte ich auch die Kollegen kennen, die sich an der Gründung des VDEI 1949 maßgebend beteiligten.

Meine Aktivitäten erfahren eine wesentliche Dynamik durch Ihre internationale Fachzeitschrift “DER EISEBAHN-INGENIEUR“ (EI) mit dem dort abgedruckten Slogan: Der VDEI ist der Berufsverband der Eisenbahningenieure im System **Spurgeführter Verkehr**.

Eisenbahn und Magnetbahn, Techniken des vorgenannten Begriffes, beeinflussen das ingenieurmäßige Dasein Ihrer Mitglieder. 40% von ihnen bezeugen ihren beruflichen Enthusiasmus durch Weiterbestehen ihrer Mitgliedschaft beim VDEI auch in der Ruhestandsphase.

Drei markante Gegebenheiten machen ein Darüberberichten vielleicht von Interesse:

– Anlässlich der Europawahl 2009 gestaltete das Bayerische Fernsehen einen Wahlspot mit mir als Kandidaten. Seine Ausstrahlung brachte bemerkenswerte Sympathien besonders wegen der Themen: Erhalt des TVE (Transrapid Versuchszentrum Emsland) sowie Vorrangigkeit des Personenverkehrs im Rad-Schiene-System.

– Anlässlich der Vorbereitungen zu “175 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ schlug ich dem beim Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg tätigen Ausschuss einen Slogan vor: Der Adler der erste Import nach, der Transrapid der erste Export aus Deutschland. Mit einem Codewort versehen, fanden somit sowohl Eisenbahn als auch Magnetbahn Berücksichtigung. In einem Jubiläumslogo (WWW.DANIEL.SAARBOURG.DE) findet sich der vorgenannte Slogan wieder.

Anlässlich der Logistikmesse in München ergab sich in einem persönlichen 30minütigen Gespräch mit Herrn Dr. Freiherr zu Guttenberg (damaliger Bundeswirtschaftsminister) sein Verständnis für die Belange der Magnetbahn. Acht Tage nach diesem Gespräch wurde das TVE anstatt im Juni 2009 zu schließen, bis April 2010 verlängert.

Mit freundlichen Grüßen
Robert Gellekum
(BBT+V)

DIE GRAUEN - Generationspartei
Bundesvorsitzender:
Michael Schulz
1. stellv. Bundesvorsitzende:
Evelyne Mairose
Bundesschatzmeisterin:
Ursula Schade

Anschrift des Bundesverbandes
Residenzstrasse 109
13409 Berlin
Telefon: (030) 49 91 40 48
Telefax: (030) 49 90 75 38

Bankverbindung
Berliner Volksbank
Konto-Nr.: 2102330008
BLZ 100 900 00

'400 milyar \$'lık projemiz var, yeter ki para getirin'

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, 2023 yılına gelirken hacmi 400 milyar doları bulan 100 projenin olacağını belirtti ve ekledi: Biz de proje çok siz yeterki parayı getirin



cegim. Bu, çok kısa vadeli bir finansman. Ancak bu yolla bu 11 bin kilometrelik yolun kaplamasını kalitesini artırarak ömrünü uzatacağız" diye konuştu.

Unicredit: Türkiye'ye her yıl 6 milyar dolar verebiliriz

YAPI Kredi Bankası ortağı İtalyan UniCredit'in Yönetim Kurulu üyesi Vittorio Ogliengo, Türkiye'de üç değişik alanda gelecek 5 yıl boyunca her yıl 6 milyar dolar proje finansmanı sağlamayı hedeflediklerini söyledi. Ogliengo, "Türkiye'ye önümüzdeki 5 yıl boyunca her yıl ortalama 6 milyar dolarlık proje finansmanı sağlamayı planlıyoruz. Yakından tanıdığımız altyapı, ulaştırma, enerji, petrol ve gaz sektörlerine ilgi gösteriyoruz" dedi.

Ogliengo, finansman sağlayacak olan projelerin iyi yapılandırılmış, ihalelerinin uygun gerçekleştirilmiş ve finansal şartlarının açık olmasına önem verdiklerini ifade etti.

Global krizde en kötünün büyük bölümünün sona erdiğini düşündüklerini söyleyen Vittorio Ogli-

engo, kriz boyunca faaliyet gösterdikleri ülkelere çıkma- dıklarını hatırlatırken, "Türkiye çok güçlü bir ülke, krizden daha az etkilendi. Ekonomide 2010'da yüzde 3.5'lik büyüme bekliyoruz. Türkiye'nin gelişmekte olan ülkeler arasında krizden en hızlı çıkışı yapacak ülke olacak. Eğer Türkiye'deki konumuzdan memnun olmasaydık yeni projeleri desteklemezdik. Ayrılmamız söz konusu değil" diye konuştu.

Binali Yıldırım:
2023 yılına
gelirken 400 milyar
dolarlık 100 projeye
gireceğiz. Yani biz de
proje çok. Siz yeter ki
finansmanı sağlayın.

Vittorio Ogliengo:
Ben 300 milyar
euronun başındayım.
Türkiye'ye gelecek 5 yıl
boyunca her yıl 5 milyar
dolar kredi
kullanabiliriz. Yeter
ki projedöğru olsun

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, 2023 yılına gelirken Türkiye'nin önünde ulaşım ve iletişim alanında 100 tane projesi bulunduğunu ve bu 100 projenin parasal hacminin 400 milyar dolar olduğunu belirterek, "Bunda enerji, karayolu, demiryolu, havayolu, denizcilik ve haberleşme yatırımları var. Biz bütçeden taş çatlasa 150 milyar dolar para ayırırız. Yani bizim geriye kalan 250 milyar doları mutlaka dış kaynaklardan temin etmemiz lazım" dedi. "Yani biz de proje çok" diyen Yıldırım bankalara seslenerek, "Siz yeterli finansman sağlayın" dedi. Yıldırım, UniCredit Grubu tarafından bu yıl dördüncüsü düzenlenen Uluslararası Proje ve Altyapı Finansmanı Konferansı'nda konuşan Yıldırım Türkiye'de bulunan 11 bin kilometre uzunluğundaki bölünmüş yolun sadece 3 bin kilometrelik kısmının sıcak asfalt olduğunu söyledi.

Sıcak asfaltın 20 yıl ömrü olduğunu ve pahalı bir iş olduğunu dile getiren Yıldırım, "Şimdi bu 11 bin kilometrelik bölünmüş yolun hepsini sıcak asfalt yapacağız. Orada da şöyle bir yöntem uygulayacağız; 'gel kardeşim, parayı bul ve bu yolu yap. Bir yılda yaptıysan ben sana beş yılda geri ödeyeceğim'. Bu, çok kısa vadeli bir finansman. Ancak bu yolla bu 11 bin kilometrelik yolun kaplamasını kalitesini artırarak ömrünü uzatacağız" diye konuştu. Bakan Yıldırım, 2035 yılına kadar da demiryollarında mevcut yol ağlarının hepsinin yenileneceğini ve bir o kadar da yeni yol ağlarının yapılacağını belirterek, yatırım miktarının 120 ille 150 milyar dolar arasında olduğunu söyledi. Bu yatırımların yüzde 75'inin dış kaynaklarla yapılacağını anlatan Yıldırım, şöyle devam etti: "Türkiye'de henüz yeni olan, bilinmeyen boru hatlarıyla taşıma konusu var. Boru hatlarıyla taşımayı sadece doğal gaz ve petrol olarak algılamayalım. Bütün dökme yükler, şehirlerin çöpleri bile artık borularla taşıyor. 2023 hedefinde Türkiye'nin boru hatlarıyla taşımanın, ulaşımındaki payının minimum yüzde 5 olacağını düşünüyoruz. Dolayısıyla iş çok. Yeter ki birlikte ele ele verip çalışalım"

TÜRKISCHE, 'SABAH' ZEITUNG vsm. 6.11.09.

VERKEHRSMINISTER YILDIRIM (BILD RECHTS) SAGT= WIR HABEN ÜBER 100 NEUE PROJEKTE IM PROGRAMM IN HÖHE VON 400 MILLIARDEN US \$. BRINGE UNS INVESTOREN (GELD) VITTORIO OGLIENGO (BILD LINKS) VORSTAND VON ITAL. UNICREDIT BANK GLEBT IHM ANTWORT. WIR HABEN ÜBER 300 MILLIARDEN € UND SIND BEREIT DEM TÜRKER PROJEKTEN MIT JÄHRLICH MEHR ALS 5 MILLIARDEN €. ZU UNTERSTÜTZEN.

Übersetzung von unserem Mitglied Ertan Develik

Neuer Verein kämpft für Magnetbahnen

TRANSRAPID International Maglev Board fordert Erhalt von Technologie und Arbeitsplätzen in Lathen

Der Verein prüft mögliche Einsatzstrecken im In- und Ausland. Präsident Johannes Klühspies lobt die Nachhaltigkeit der Schwebetechnik.

VON BJÖRN LANGE

LATHEN/MÜNCHEN – Die Magnetschwebetechnik schreibt Erfolgsgeschichte – zumindest in China. In Shanghai hat sich die Technologie bewährt, wovon das Reich der Mitte jetzt doppelt profitiert: Während China die Aufträge zur Realisierung von Großprojekten im eigenen Land, Malaysia und weiteren Staaten in Fernost erhält, bleibt Deutschland weiterhin kein ernstzunehmender Konkurrent im Rennen um die weltweite Vermarktung.

TVE stark gefährdet

Es könnte noch schlimmer kommen für die Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) in Lathen. Sollte sich bis Ende April kein Käufer finden, könnte die Magnetbahn endgültig zum Stehen kommen. Denn dann endet die Finanzierung durch den Bund, die Hersteller Thyssen-Krupp und Siemens, den Betreiber IABG, den Bauunternehmer Max Bögl, das Land Niedersachsen und den Landkreis Emsland.

Hilfe für die TVE könnte jetzt aus Süddeutschland kom-



Johannes Klühspies (kleines Bild) wirbt mit dem Verein International Maglev Board für den Erhalt der Magnetbahntechnologie im Emsland.

BILDER: DPA/MAGLEVBOARD

men, wo sich in München der Verein „International Maglev Board“ gegründet hat. „Das Maglevboard (englische Abkürzung für Magnetschwebetechnik, d. Red.) ist ein internationaler Zusammenschluss von Experten und Interessierten, die sich unabhängig von Industrieinteressen für eine sinnvolle Nutzung von Magnetbahntechnologien einsetzen“, erklärt Präsident Johannes Klühspies.

Klühspies, Leiter des Fachbereichs Mobilität an der Luzerner Hochschule für Wirtschaft (Schweiz), prüft mit Studenten und Maglevboard-Kollegen den Einsatz der Technik auf bestimmten Bahnstrecken. Dabei hätten wissenschaftliche Untersuchungen ergeben, dass sich beispielsweise auf der Bahnstrecke Berlin-Prag-Wien-Budapest-Rumänien der Einsatz von Magnetschwebetechni-

nik lohne. Der Transrapid sei auf lange Sicht gesehen günstiger als die Rad-Schiene-Technik, weil er wegen seiner Steigfähigkeit ohne Tunnelbau auskäme, und der indirekte Kontakt zwischen Bahn und Strecke den Verschleiß minimiere. „Die Politik sollte deutlich langfristiger denken“, so Klühspies.

Die Non-Profit-Organisation Maglevboard fordert daher von Industrie und Politik

den Erhalt der Technologie und Arbeitsplätze am TVE sowie die Beteiligung an Projekten im Ausland. Wie in Brasilien. Erst im November hatte sich eine brasilianische Delegation bei einer Testfahrt in Lathen ein Bild von der Technik gemacht. Pünktlich zur Fußballweltmeisterschaft 2014 in Brasilien planen die Südamerikaner eine rund 550 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsverbindung von Campinas über Sao Paulo bis nach Rio de Janeiro. Das Transrapid-Konsortium hat sich an der Ausschreibung beteiligt und hofft nun auf den Zuschlag. Und auch arabische Unternehmen haben Kaufinteresse bekundet.

NORDWEST-ZEITUNG

SONNABEND, 9. JANUAR 2010 Freitag, 20. November 2009

Suche nach Alternativen

Doch auch im Inland könnte die Technologie laut Klühspies „sinnvoll“ zum Einsatz kommen. Und zwar überall dort, wo die EU mehr Lasten auf die Schienen bringen will. „Aus gesellschaftlicher und volkswirtschaftlicher Sicht sollten wir längst über Alternativen im Hochgeschwindigkeitsbereich nachdenken“, so Klühspies. Mit 550 Stundenkilometern könne der Transrapid die Strecke Hamburg - München in 90 Minuten zurücklegen. Zu den Förderern des Maglevboard gehört der Unternehmer und Transrapid-Befürworter Rolf Trauernicht aus Großefehn (Kreis Aurich).
→ @ www.maglevboard.net



Am Osterbergtunnel im Hintergrund gelang gestern der Durchbruch auf dem Teilstück der neuen ICE-Strecke Erfurt-Leipzig.

TLZ ZC WI 1 a



MIT KANZLERIN
Angela Merkel
im Deutschen
Bundestag



Minister
Ramsauer
mit
BUNTE-Re-
dakteuren
Christiane
Soyke und
Tobias Lobe

3 | 2010 BUNTE 53

Mir macht das Amt einen riesigen Spaß, es ist von allen Ministerien, die ich hätte führen können, das beste. Denn ich stehe praktisch zwei Ressorts vor: dem Bau- und dem Verkehrsministerium mit rund 1700 Mitarbeitern, 69 Unterbehörden mit insgesamt 25000 Beschäftigten vom Deutschen Wetterdienst bis zum Luftfahrt-Bundesamt. Wir haben mit rund 27 Milliarden eines der größten Haushaltsvolumen aller Ministerien. Natürlich bedeutet das auch eine große Verantwortung, weil ich ganz

konkrete Entscheidungen treffen kann und muss. Ich möchte zum Beispiel nicht, dass die Teststrecke für den Transrapid im Frühjahr abgerissen wird, wie es mein Vorgänger wollte. Dafür wurden bereits 40 Millionen veranschlagt. Der Transrapid in Deutschland ist zwar verstopft worden, aber die

Technik hat einen großen Weltmarktwert. Das werden wir auf alle Fälle nutzen.

Genießen Sie dieses neue Gefühl von großem Einfluss und direkter Macht? Das ist doch sehr verführerisch.

Dieses Amt beinhaltet tatsächlich eine ziemlich konkrete Machtfülle. Aber für mich ist Macht mit Verantwortung und Pflichtbewusstsein gepaart. Wer das nicht sieht, ist für so ein Amt nicht geeignet. Ich bin von meiner Persönlichkeit her ein geradliniger Mensch, der mit seiner Meinung nicht hinterm Berg hält. Auf die Art führe ich auch mein Ministerium.

Gehen Ihre fünf Frauen zu Hause jetzt respektvoller mit Ihnen um, seit Sie Minister sind?

Im Gegenteil. Das Motto lautet nun: Papi, jetzt bist du in der Regierung, jetzt mach mal. Oder: Warum bist du nicht Bildungsminister geworden, dann könntest du die Ferien verlängern. Da ich Bauminister bin, haben mich meine Töchter jetzt ganz konkret in die Pflicht genommen ...

Als Minister propagieren Sie ja Elektroautos. Damit würden Sie auf dem Land, wo Ihre Familie wohnt, nicht weit kommen.

Ja, leider, denn es gibt noch keine landesweite Versorgung mit Tankstellen für Elektroautos, aber das werde ich ändern, weil ich darin ein großes Zukunftspotenzial sehe. Wir starten jetzt im Januar große Testreihen in acht Modellregionen in ganz Deutschland und bis 2020 sollen mindestens eine Million dieser Autos zugelassen sein – wenn's nach mir geht, sogar noch viel mehr. Vor allem in den Städten hat das Elektromobil eine große Zukunft.

Und was fährt Familie Ramsauer?

Wir kaufen einen kleinen Citroën mit niedrigen Abgaswerten von einem mittelständischen Unternehmen bei uns in der Nähe. Mein Dienstwagen ist ein BMW, privat fahren wir einen 7-Sitzer von Mercedes und in der Verkehrssünderkartei in Flensburg habe ich keinen einzigen Punkt. Das wäre doch sicher Ihre nächste Frage. Ich habe das gerade kontrolliert, weil der Verkehrsminister ständig danach gefragt wird.

Sie scheinen sich als Minister wohlfühlen.

"Minister Vollgas", Bunte 03/2010, S.50-53

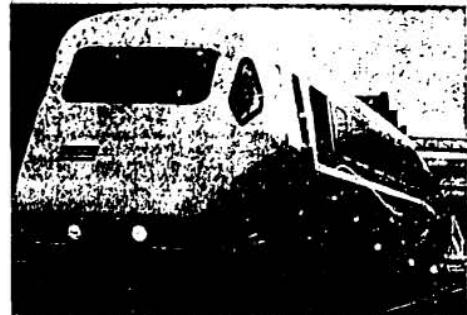
Vor 30 Jahren: 08.06.1979

Die Industrienationen zeigen ihr Können

Eine Weltausstellung hat Premiere. Hamburg ist der Schauplatz. Ein globales Festival der Ingenieurkunst und des technischen Fortschritts lockt Besucher aller Kontinente. Heute hebt sich in der Hansestadt der Vorhang zur Internationalen Verkehrsausstellung 1979. Bundespräsident Scheel, Bundesverkehrsminister Gscheidle und sein amerikanischer Kollege Brock Adams geben das Einsatzzeichen für eine Schau, die nicht nur den gegenwärtigen Stand der Verkehrstechnik zu Lande, zu Wasser und in der Luft dokumentiert, sondern auch Ausblicke in eine Zukunft gewährt, die bereits begonnen hat.



Auf der Internationalen Verkehrsausstellung fahren erstmals für eine breite Öffentlichkeit automatisch spurgeführte Mercedes-Benz-Omnibusse auf einer O-Bahn-Trasse. Die Fahrzeuge befördern die Ausstellungsbesucher zwischen dem Hallengelände und dem Auto-drom auf dem Heiligengeistfeld.



Der modernste Reisezug der britischen Eisenbahn, der Advanced Passenger Train (APT), wird in Hamburg als großmaßstäbliches Modell gezeigt.

Die bis zum 1. Juli anberaumte IVA 79 heißt weder sozialistischer Historie noch abenteuervolles Futurismus. Kein Science-fiction-Erlebnis wird geboten, sondern handfeste Informationen über neue Verkehrsmittel, -systeme, -technologien und -strategien, die realistisch und machbar sind. Die Industrienationen zeigen ihr Können, die Länder der Dritten Welt

nach dem Kriege. Die Vorgängerin der IVA 79 fanden 1953 und 1963 in München statt. Die Hamburger Veranstaltung setzt mit ihrer umfassenden Unterrichtung auf allen Gebieten des in- und ausländischen Verkehrswezens neue Akzente. Sie ist die größte Schau, die es je in Hamburg gab. Für ihre Durchführung stellt der Bund und der Senat der Hansestadt 11,2 Millionen DM bereit. Die Aufwendungen aller beteiligten Nationen, Staatsunternehmen und Privatfirmen geht hoch in zehnstellige Regionen. Allein die Bundesrepublik läßt ihre Darstellung als eine der führenden Verkehrsmittel mehr als 32 Millionen DM kosten. Davon entfallen 25 Millionen DM auf das von Bonn geförderte Projekt einer Magnetschwebebahn.

Ein wichtiges Messeereignis: Internationale Verkehrsausstellung in Hamburg

und eingeladen, davon zu profitieren. Die IVA 79 gilt als eines der wichtigsten messepolitischen Ereignisse dieses Jahrzehnts in der Bundesrepublik. Hamburg bietet als bedeutendster deutscher Verkehrsplatz den idealen Rahmen: Der Hafen, in dem etwa 250 Schiffahrtsunternehmen tätig sind, hat Weltgeltung; im Eisenbahnverkehr gilt die Hansestadt als wichtigster Knotenpunkt im Nordwesten Europas; 272 Güterzugverbindungen bündeln sich hier; der Flughafen Fuhlsbüttel flüchtet als Luftkreuz des Nordens, das direkt mit 130 in- und ausländischen Städten verbunden ist; Hamburg und die IVA bilden eine perfekte Partnerschaft. Die Bundesrepublik erlebt die dritte große Verkehrsausstellung

Die Weltmesse der Technik vereinigt wegweisende Erfindungen, Entwicklungen und Errungenschaften aus rund 30 Ländern. 18 Teilnehmerstaaten haben nationale Leistungsschauen aufgebaut. Der bundesdeutsche Beitrag rühmt unter dem Kennwort „Knotenpunkt D“. Die Sowjetunion fehlt im Kreis der Elite. Die Belange des Ostens vertreten die CSSR, Ungarn und die DDR. Sie rechnen zu den Tüchtigsten im Lokomotiv-, Waggon-, Bus- und Lkw-Bau. Ungarn ist bei städtischen Großraumrassen Weltmarktführer.

Die IVA 79 nimmt 120.000 Quadratmeter ein. Die Hälfte der Fläche entfällt auf 14 Hallen. Das Ausstellungsvoral ist geteilt. Den einen Sektor bildet das Messegelände an der Jungferstraße, den anderen das nahe Heiligengeistfeld in St. Pauli. Miteinander verkleimert sind beide Bereiche durch eine 940 Meter lange, auf Pfeilern ruhende Demonstra-

tionstrasse der Magnetschwebebahn, wie sie vielleicht eines Tages mit 400 Stundenkilometern durch die Gegend preschen wird. In Hamburg begrüßt sie sich mit Tempo 75.

Die Magnetbahn — obwohl durch Einspruch einer Bürgerinitiative zu eingeschränktem Betrieb verurteilt — ist ein Magnet der IVA, als ein anderer beeindruckt eine „Gleis-Harfe“ auf dem Heiligengeistfeld.



Wo sonst die Karussells des Hamburger Doms lärmen, ist eine Schienenlandschaft von der Dimension eines Großbahnhofs entstanden. 18 Gleise mit Längen bis zu 130 Metern liegen hier nebeneinander, insgesamt fast zwei Kilometer Schienen. Mehr als 80 Lokomotiven sowie Reise- und Güterwagen modernster Konstruktionen paradien hier. Die Bundesbahn hat einen kompletten Inter-city-Zug aufgeführt, um ihre Ausstattungsstärke zu unterstreichen. „Die Bahn hat Zukunft.“

Die IVA-Vielzahl ist immens. Mindestens zehn neue Busse oder Bussetone werden vorgeführt, fünfzehn Häfen werben um Aufmerksamkeit, desgleichen Eisenbahnunternehmen

aus zehn Ländern, darunter die Canadian Pacific Rail. Das sind nur wenige kompakte Beispiele, die den Rang der IVA 79 verdeutlichen. Als „Mekka des Verkehrs“ wird die Ausstellung Hunderttausende von Besuchern mobilisieren, darunter Prominente in großer Zahl. Verkehrsminister kommen dutzendweise. Vor allem aus den Entwicklungsländern hat die Bundesregierung ranghohe Gäste eingeladen, denen partnerschaftliche Zusammenarbeit angedient wird.

Sicherer, umweltfreundlicher, energiesparender, teilweise auch schneller — das sind die Trends, die sich für den Verkehr von morgen abzeichnen. Für Ausstellungs-Schwerpunkte sorgen in Hamburg die Eisenbahnen, die gegenüber den Flugzeugen und Autos Boden wettmachen sollen, und vor allem der Nahverkehr mit aufsehenerregenden Perspektiven. Zu nennen sind ferngesteuerte U-Bahnen und automatisierte Buslettsysteme. Auch Kabinebahnen und kombinierte Verkehrsmittel, die beides können: auf der Straße rollen oder über der Straße schweben, wird es künftig geben.

Auch der Taxi-Bus dürfte sich durchsetzen. Bei ihm bestimmen nicht mehr die Verkehrsunternehmen, sondern die Kunden den Fahrplan und die Streckenführung. Ein Computer im Bus sorgt dafür, daß wartende Fahrgäste nach Telefonanruf prompt abgeholt werden.

Mit großer Spannung wird der neue Hybrid-Bus für 100 Personen erwartet, d. h. nicht nur lautes, sondern auch ohne Abgas rollt. Ein Elektromotor macht's möglich. In Außenbetrieben kann ein Dieselgenerator zugeschaltet werden, der die Batterien wieder auflädt. Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges: 70 km/h.

Auch Elektromotoren für den Privatgebrauch oder als Kleintransporter gehören zum IVA-Arsenal. Die Solar-Batterien werden zum Teil mit dem Licht der Umgebung aufgeladen, der Rest kommt aus der Steckdose. Die „Spritkosten“ betragen nur ein bis zwei Pfennige je Kilometer.

Die internationalen Autohersteller überraschen mit einer Fülle richtungweisender Ideen. Die Entwicklungen reichen von „Diesel-Brensen“, mit denen der Kraftstoffverbrauch von Lastern drastisch gesenkt wird, bis zu bewährten Kabinen, die gewährt werden sollen, daß im Straßenverkehr angefahren

Fußgänger glimpflicher davonkommen als bisher. Funksysteme mildern Besatzungen von Polizei- und Krankenwagen. Ampeln auf Grün schalten können, und Warten in an Autobahnen, die Unfälle signalisieren, seien als weitere Neheiten genannt.

Auch die Schifffahrt kommt groß heraus. Demnach werden von Satelliten ferngesteuerte Ozeanriesen-Schleppertugschiffe sicher umfahren. Im Beladen von Frachtern mit Containern gibt es immer neue Rekorde. Der Umschlag geschieht heute weitgehend automatisch und minutenschnell. Mit Geldern des Bundesforschungsministeriums sind auf diesem Gebiet aufsehenerregende Computer-Meilen ausgeteilt worden, die in Hamburg Weltpremiere haben.

Neues auch bei der Luftfahrt. Hier sollen vollklimatisierte „Lift-Lounges“ unbecommene Flugduschen ersetzen. Die neuen rollenden Kabinen übernehmen an der Abfertigung bis zu 150 Passagiere und fahren sie zur Maschine, wo sie sich dieselhydratisch bis zur Höhe der Elastikgabel des Flugzeugs heben. Die Relais können dann weiter- und klimatisiert umstellen.

Die IVA soll nicht nur Fachleute inspirieren, sondern auch aufgeschlossene Laien antizipieren. Wer will, kann eine richtige Schiffstrük-

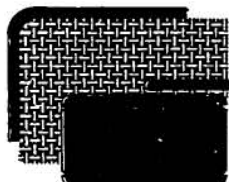
Von Rudolf Hänsel

ke oder ein Flugzeug-Cockpit erleben. Ein Auto-Simulator bietet allen die Möglichkeit, ihre Reaktionsfähigkeit zu überprüfen. Ein Film läßt zu einer Fahrt neben einem Lokomotivführer ein. Die Luftbahn offeriert Billigflüge nach Hoigoland und etwas feurere Interzessionsreisen die Flugtag. Die Hapag-Lloyd-Feederei gibt Unterricht im Spielen und Knoten. Eine Ausstellungshalle ist wie ein Bahnhof gestaltet, eine andere hat sich in eine Autobahn-Raststätte verwandelt.

Neben der IVA 79 läuft das Programm „Hamburg live“ mit 20 Besichtigungspunkten — vom Hafen und Flughafen bis zum Schiffsbauwerk in Lüneburg und Europas größtem Rangierbahnhof in Maschen. Rund 40 Kongresse, Seminare und Symposien mit 20.000 Teilnehmern begleiten die IVA thematisch. Hamburg als Welthauptstadt des Verkehrs — eine große Sache.

Wir mö

Vielleicht
Wir traue
zum Beisp
Ein wunde
das den g
Von den u



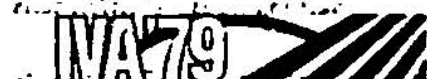
inte
Denn 'mut
daß man a

tionstrasse der Magnetschwebebahn, wie sie vielleicht eines Tages mit 400 Stundenkilometern durch die Gegend preschen wird. In Hamburg begrüßt sie sich mit Tempo 75.

Die Magnetbahn — obwohl durch Einspruch einer Bürgerinitiative zu eingeschränktem Betrieb verurteilt — ist ein Magnet der IVA, als ein anderer beeindruckt eine „Gleis-Harfe“ auf dem Heiligengeistfeld.

taunen sehen

gestaltet ist.
Lack oder Naturgeflecht,
nell perfekt,
len Sie es bei den Preisen tun.



ROOS
EINRICHTUNG
SEHMENBELIAT 67 KOL, TEL. 5400370



- 1) Transrapid TR09 in der Halle 2) GFM-Mitglieder vor TR09
- 3) Fahrt entlang des Seitenkanals 4) Fachbesucherfahrt



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 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 der Redaktion

Der Magnetfeldtechnik gehört die Zukunft und die Realisierung des Transrapid ist nur ein erster Exponent aus dem weiten Bereich der heute noch kaum zu ermessenden Möglichkeiten, dem weitere unausweichlich zukünftig folgen werden.

Woran liegt es aber, daß diese unschwere Erkenntnis immer noch nicht von soviel Menschen nachvollzogen werden konnte, die nötig sind, um auf unsere Volksvertreter, Firmenchefs, Verkehrsteilnehmer, Meinungsführer und solche die sich dafür halten, zielfördernden Realisierungsdruck auszuüben? Weshalb haben wir noch immer nicht die längst überfällige nationale Referenzstrecke geschafft?

-Sind es wirklich die immer wieder vorgeschobenen zu hohen Kosten?

Das kann nicht sein, schließlich zeigt eine ganzheitliche Kostenerfassung des sogenannten Schienenschnellverkehrs wesentlich höheren Aufwand als zugegeben und tatsächlich haben sich die Aufwendungen für die Magnetschnellbahn durch Modularisierung und vermehrte Verwendung serieller Teile stetig nach unten bewegt.

Und daß die Neubaustrecken der DB regelmäßig doppelt so teuer werden wie geplant, ist in der zeitgenössischen Kostendiskussion auch noch nicht angekommen.

-Sind es wirklich die ins Feld geführten energetischen Bilanzen?

Das kann nicht sein, denn wenn berührungs – und reibungsfrei, ohne drehende Teile, mit geringen Gewichten und weitgehend spannungsfreier Strecke gefahren wird, sind Stromverbräuche und Spannungsverluste minimiert.

-Sind es die aufgeständerten Fahrwege, die Angst machen?

Das kann nicht sein, auch die Römer in der Toskana haben keinen Schaden durch Aquädukte davongetragen und auch von uns wird erwartet, daß wir die Windparks als unvermeidlich hinnehmen. Die Nutzung der dritten Ebene entzerrt die Verkehre und schont die vorhandene Infrastruktur, wie sich in der TVE Lathen jederzeit zeigt.

-Sind es vielleicht doch die längst nicht mehr reflektierten Gewöhnungen die den Lärm von Räderpoltern und Schienengequietsche zur Norm werden ließen, und sogar die stete Gefahr, die ein im Sinuslauf auf zwei schmalen Stahlbändern tanzender, von nur 3cm hohen Spurkränzen gehaltener ICE darstellt, vernebeln?

Das kann nicht sein, die gebrochenen Räder, Achsen und Federn sind niemandem, der es wissen wollte, unbekannt geblieben, ebensowenig wie die Anfälligkeit der Alttechnik für Wetterphänomene.

-Sind es nun aber doch, wer weiß schon genaueres, übergeordnete Regularien, die die Einführung des zeitgerechten Verkehrssystems hierzulande verunmöglichen?

Das kann nicht sein, wir sind ein souveränes Gemeinwesen. Wir wissen aber auch, daß in der Kanzlerakte für das Land, in dem die Atomtechnik ihren Anfang nahm, ein Atomverbot formuliert ist. Könnte sich im Rahmen Paperclip im thüringischen Jonastal damals auch Magnetfeldtechnik gefunden haben, die es höherer Erkenntnis angeraten erscheinen läßt, auch diese und manches andere den Deutschen und ihrem Forscherdrang vorzuenthalten oder schlichtweg zu verbieten?

-Oder ist es doch wieder nur unsere eigene Schlafmützigkeit, die uns schon so häufig zum Nachteil geriet, die uns daran hindert mit Bildungsförderung und Forschungssubvention gefundene Erkenntnisse nun auch wertschöpfend umzusetzen und zu unser aller Wohl zu nutzen?

Fürs Nachdenken über und Antworten auf diese Fragen ist zunächst noch bis zum April 2010 Zeit, dann soll das Kompetenzzentrum Lathen nicht mehr forschen, nicht mehr verbessern, die Vermarktung des Transrapid nicht begleiten, sondern für 40 Mill. € abgewickelt werden, wenn wir es zulassen. Finis coronat opus, das Ende krönt das Werk, der Zwangsbeglückter und Blinden, möchte man hinzufügen.

Nutzen wir die Zeit, nachdenken ist immer gut, geben wir ihnen die Antworten, die sie verdienen meint Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel