

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



Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

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

Seit mehr als zehn Jahren setzen wir uns nun schon für die Einführung des zeitgemäßen Verkehrssystems ein, haben in Gegenüberstellungen und Verlautbarungen immer wieder die Vorteile der berührungslos fahrenden Magnetschnellbahn herausgearbeitet, diese Argumente den Menschen zur Information und Selbstentscheidung angeboten, ebenso unseren gewählten Volksvertretern, auch Handel, Gewerbe und Industrie. Aber unsere bürgerliche Gesellschaft versucht es immer noch mit der Eisenbahn, debattiert über gebrochene Achsen und deren Verstärkung, zerfetzte Eisenräder und deren Verbesserung, Vereisung von Weichen und deren Beheizung, feste Fahrbahnen und deren Kosten, über immer kürzere Wartungsintervalle bei steigenden Unterhaltungskosten, den Lärm von Eisen auf Eisen. Dabei erhält der Staatsbetrieb Bahn jedes Jahr Unsummen aus Steuermitteln, kann aber die Ansprüche der Reisenden nach Pünktlichkeit, Reisezeiten und Komfort, die Erwartungen des Bundes an Transportvolumen und Rendite, die Hoffnungen der Vorausschauenden auf Einführung fortschrittlicher Technik und höherer Geschwindigkeit, die Wünsche der Anlieger nach leiserer Technik, nirgends und auf keine Weise erfüllen.

Also ging es auch 2010 im wesentlichen um Aufklärung durch Fakten. Um unsere Antworten auf Meldungen aus Politik, Wirtschaft und Betroffenen zu verdeutlichen, haben wir auch diesmal wieder alle Beiträge soweit wie möglich chronologisch geordnet, mit Originalzitaten, Querverweisen und Anmerkungen gesammelt und gemäß wissenschaftlichem Anspruch zusammen mit umfassender Literaturangabe zusammengestellt.

Zu danken ist wie jedes Jahr wieder all denen die geholfen haben dieses Kompendium zu erstellen, Ihnen unseren Mitgliedern, dem Vorstand, den Ehefrauen und Lebenspartnern, Kindern und deren Freunden und all denen die uns in irgendeiner Weise in unseren Bemühungen unterstützt haben.

Wie jedesmal, haben wir in begrenztem Rahmen Exemplare auch für Nichtmitglieder zur externen Überlassung aufgelegt. Bitte fragen Sie nach.

Auch wenn wir immer noch nicht gänzlich klären konnten, warum wir diese Technik bisher nicht bekommen konnten, sind wir entschlossen uns weiter für die Wiederaufnahme von Interessentenfahrten, den vollen Erhalt der TVE mit seiner Kompetenzmannschaft und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Zukunft einzusetzen, für die, die uns diese Technik erdacht haben, für die, die diese Technik für uns in Lathen auf der TVE täglich erproben und um ihren Arbeitsplatz, ihre Existenz und ihre Ideale bangen, für unsere ambitionierten Ingenieure die durch Unterlassungen der Politik zur Abwanderung ins Ausland gezwungen werden und unsere jungen Leute, die sich nach ihrer Zukunft fragen.

DR.-ING.WULF H. RUMPEL

Übrigens: In Rainhill/England traf Stevenson 1829 mit seiner Lokomotive The Rocket in einem Leistungsvergleich auf deren Konkurrenzmodelle und gewann haushoch. Warum tritt eigentlich Bahnchef Grube mit dem von ihm protegierten ICE nicht in einen Vergleichswettbewerb mit dem TR 10 ein, ganz klar, weil er nicht den Hauch einer Chance gegen die Lathener hätte!

Titelbild:

Es wurde diesmal von Dipl.-Ing. Friedmar C. Rumpel, Erta Develik, Dipl.-KomWirt. Christian Kaiser und Dipl.-Math. Michael Dittmer gestaltet.

Impressum:

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

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck, 21 217 Seevetal, Schlesierweg 14, Ldkrs. Harburg

Verantwortlich i.S.d.P.

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

Inhaltsverzeichnis:

<u>Anmerkungen zum Jahresheft 10</u>	<u>Seite 1</u>
<u>Vorwort des 1. Vorsitzenden</u>	<u>Seite 3-4</u>
<u>Veranstaltungen</u> <u>Hauptversammlung, Vorstandssitzungen</u>	<u>Seite 5-7</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 8-13</u>
<u>Verlautbarung der IABG</u>	<u>Seite 14</u>
<u>Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung</u>	<u>Seite 15-24</u>
<u>Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr</u>	<u>Seite 25</u>
<u>Besuch bei der TCDD in Ankara</u>	<u>Seite 26-27</u>
<u>Manyetik Hızlı Tren / Rapid Maglev Trains (türk./engl. Video-Texte)</u>	<u>Seite 28-31</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 31-33</u>
<u>Magnetbahncharta</u>	<u>Seite 34-38</u>
<u>Bundesverkehrsminister in Lathen auf der TVE</u>	<u>Seite 39-42</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 43-49</u>
<u>Umdenken in der Innovationspolitik</u>	<u>Seite 50</u>
<u>Thematisches aus den USA</u>	<u>Seite 51-53</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 54-70</u>
<u>Befürwortertreffen in Lathen auf der TVE</u>	<u>Seite 71-73</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 74-78</u>
<u>Bundesbeauftragter für Transrapid und Verkehr</u>	<u>Seite 79-80</u>
<u>China und seine unerschöpfliche Energiequelle</u>	<u>Seite 81</u>
<u>Pressemitteilungen/Schriftverkehr</u>	<u>Seite 82-85</u>
<u>Zum neuen Jahr</u>	<u>Seite 86</u>
<u>Glosse der Redaktion</u>	<u>Seite 87-88</u>
<u>Bilder des Jahres</u>	<u>Seite 89</u>

Anlage: DVD



Der Entscheidung folgen Taten

Von Friedrich Wilhelm Merck

Es war 21:33 Uhr am 18.01.2006 – die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg beschloß den Antrag der CDU- und der SPD-Fraktion: „Transrapidstrecke unter Einbeziehung Hamburgs“:

Der Senat wird ersucht,

darauf hinzuwirken, daß die im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung beschriebene Transrapid-Referenzstrecke unter Einbeziehung Hamburgs realisiert und erbaut wird.“

Genau ein Jahr später, am 18.01.2007 um 21:33 Uhr, bläst ein Orkan mit Windgeschwindigkeiten oberhalb von 110 km/h und Spitzengeschwindigkeiten von mehr als 200 km/h über das Land. Der Fernverkehr der Deutschen Bahn AG wurde zwei Stunden zuvor komplett eingestellt. Auch der Flugverkehr ist stark behindert. Die Zeitabstände zwischen den einzelnen Landungen müssen aus Sicherheitsgründen verdoppelt werden. Viele Flüge fallen aus.

Wir schreiben das Jahr 2010. Seit Anfang 2006 ist viel Wasser die Elbe hinunter geflossen. Nach erfolgversprechenden Verhandlungen auf der Transrapid Versuchsanlage Emsland [TVE] am 8. September 2006 gab es dort am 22.09.2006 eine bis heute nicht offiziell aufgeklärte Havarie mit 23 Toten an Bord des TR 08 – darunter ein in seiner Heimat als Held verehrter Bürger der Vereinigten Staaten. Anfang 2010 verstarb unser langjähriges Mitglied Dipl.-Ing. Fritz Reuter, nachdem er sich seit einem Jahrzehnt für den Transrapid als Alternative zu Stuttgart 21 eingesetzt hatte, an einer Infektion im Krankenhaus. Das Projekt Stuttgart 21 geht nunmehr seinem unrühmlichen Ende entgegen. Inzwischen wurde prophezeit, daß ansonsten „Teufels Badewanne“, wie das unterirdische Stuttgarter Bahnhofprojekt im Volksmund nach dem früheren baden-württembergischen Ministerpräsidenten Teufel genannt wird, im Geleit einer limno-geologischen Katastrophe und Reaktorhavarie in Neckarwestheim zur Hölle fahren werde. „Rappie“, mythisches „Ungeheuer von Loch Rapid“, das im Jahre 2001 als Kind von „Nessie“ und „Väterchen Frost“ das Loch in der irdischen Ozonschicht erblickte und sich jüngst mit „La Niña“ vermählt hat, jagte nunmehr nach dem Bayerischen Ministerpräsidenten und Magnetbahnverweigerer Beckstein (2008) im Herbst auch der Freien und Hansestadt Hamburg Ersten Bürgermeister Ole von Beust, der den Transrapid einst zur „Chefsache“ erklärt hatte und dann fast nichts mehr dafür tat, aus dem Amt.

Im Jahr 2010 kam der europäische Flugverkehr wegen eines Vulkanausbruchs auf Island wochenlang zum Erliegen. Der Rad-Schiene-ICE-Verkehr entwickelte sich sowohl im Sommer als auch im Spätherbst und Winter wiederholt zum Desaster. Das „Unwort des Jahres“ – hier macht es Sinn: Die Physik ist ausgereizt, der Zug zur Magnetschnellbahn **alternativlos**.

So wurde der Beschluß unserer Mitgliederversammlung vom 26.03.2001 jetzt erfüllt und am 27.12.2010 im EU-assoziierten Wirtschaftsraum die EORORAPIDTR AS in Antalya als eigenständige Magnetbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft in das Handelsregister eingetragen, wie ihr Aufsichtsratsvorsitzender und GFM-Mitglied Ertan Develik am 28.12.2010 in Hamburg mitteilte. Das avisierte Projektvolumen kann sich sehen lassen. Der Magnetschnellbahnanschluß am Stuttgarter Hauptbahnhof und die Umsetzung des Hamburger Bürgerschaftsbeschlusses zum Transrapid-Bau im Norden vom 18.11.2006 rücken näher – hier wird Hafenananschluß benötigt: die Altenbrucher Reede als Ort eines Tiefwasserhafens und EADS als Servicepunkt bieten sich an.

Das Interesse reicht vom Bottnischen Meerbusen bis an den Indischen Ozean. Interessenten haben nur noch darauf gewartet, daß der Bestand der Magnetschnellbahntechnologie durch ihre

Einführung als „Eisenbahn, Neue Technologie“ in Deutschland und Europa für die nächsten Jahrzehnte gesichert wird. Die Firma ThyssenKrupp lagert nun die Magnetbahnproduktion von Kassel nach Zierenberg aus und hat sie zunächst mit einem Dreijahresvertrag weiter abgesichert. Die Transrapid-Versuchsanlage TVE stellt sich auf eine Diversifizierung um und erfüllt damit zugleich die hier entwickelten Vorgaben für eine mit der Magnetschnellbahn einher gehende Entwicklung der Elektromobilität für andere landgebundene Verkehrsträger (Elektroautos etc.).

Die Krise der Finanzmärkte hatte 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. Der Versuch, wertlose Finanzprodukte zur Bezahlung aufzubieten, hatte schließlich zu den bekannten Erschütterungen beim Bankensystem und auf den Finanzmärkten geführt.

Die Anwendung der Magnetschnellbahntechnologie als Motor der Innovation und Schlüssel zur ökologisch verantwortbaren Erhöhung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit in 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.

Notwendig für den in Deutschland und Europa benötigten Innovationsschub ist angesichts der regionalen Finanz- und Wirtschaftsstruktur 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 machen die Gleise für den Güterverkehr frei und öffnen die Tür 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“.

Mag es heute in der Türkei, an der idyllischen Türkischen Riviera, als ein Magnet für den europäischen Fremdenverkehr beginnen: Wer das vor einem Jahrhundert in türkisch-deutscher Zusammenarbeit beim Bau der Bagdadbahn errichtete Hauptgebäude der Türkischen Staatsbahnen **TCDD** betritt und dort an dem raumlangen Mahgoni-Tisch Platz nehmen darf, wer in der Türkei deutsche Familien kennenlernt, die dort seit mehr als einhundert Jahren leben, der erfährt, daß hier in deutsch-türkischer Freundschaft Technikgeschichte geschrieben wurde – und heute mit der Magnetschnellbahn Friedensgeschichte geschrieben wird.

Das ist Zukunft ~ das ist die Herausforderung unserer Zeit.

Allen weiterhin ein gesegnetes frohes, glückliches, gesundes und erfolgreiches Jahr 2011 wünscht



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

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

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



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

Seevetal, den 30.10.2010

An alle Mitglieder der Gesellschaft

Einladung zur Hauptversammlung

Sehr geehrte Mitglieder,

hiermit lade ich Sie sehr herzlich zur diesjährigen Hauptversammlung der **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.** am Sonnabend, dem 27. November 2010 in die Gaststätte Kiekeberg, Ehestorf, Am Kiekeberg 5, D-21224 Rosengarten (Tel. 040 7905021), ein.

Der Tagungsort ist mit dem HVV zu erreichen, Buslinie 4244 oder 340 ab Bf. Hamburg-Harburg (Schönes Wochenende, Niedersachsenticket etc. sind auch auf den Buslinien gültig).

Die Versammlung beginnt um 12:00 Uhr und dürfte bis ca. 15.40 Uhr dauern.

Zu dieser Versammlung sind alle Mitglieder und Interessenten herzlich willkommen.

Vorgesehene Tagesordnung :

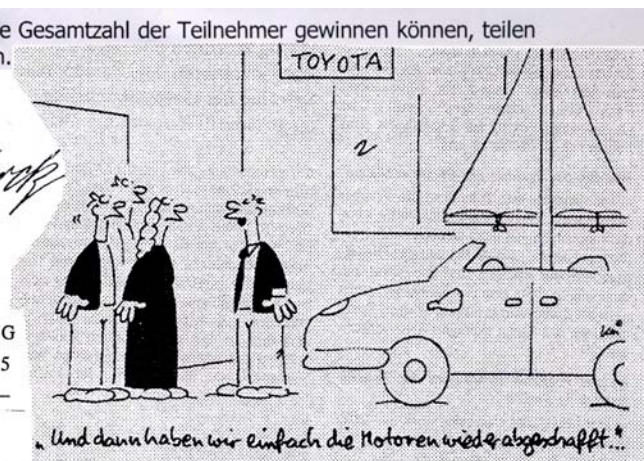
1. Begrüßung aller Versammlungsteilnehmer, Regularien, Jahresbericht des Vorstandes
2. Berichte aus den Tätigkeitsfeldern von Gesellschaft und Vorstand, Aussprache / Beschlüsse
Bericht Türkei, TVE Lathen, Stuttgart 21 etc., Neue Fertigungsstraße TRXY ?, Weiteres Akquisition von GFM-Fachkräften für Magnetbahnbau, -betrieb, und -Firmenorganisation
Voraussetzungen für neue Projekte, Hamburg – Berlin – Warschau etc.: Kontakte zu Beteiligten (Aufgabenträger, Betreiber, Hersteller pp.), Medienkontakte, Investoren
3. Rechnungsbericht und Bericht der Kassenprüfer
4. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstandes
5. Wahl des Vorstandes mit Ausnahme des Vorsitzenden *)
6. GFM-Etatbeschluß für 2011, 10. Jahreshaft der GFM mit Beschlußfassung
7. Entscheidung über eingereichte Anträge
– Reichen Sie Ihre Anträge bitte schriftlich mit Begründung bis 17.11.2010 (Eingangsdatum) hier ein –
8. Sonstiges

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

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Wilhelm Merck
– Vorsitzender –

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
DONNERSTAG, 8. JULI 2010 · NR. 155 · SEITE 15



*) Anschließend ist für die Zeit von 15.40 Uhr bis 16.00 Uhr der neu gewählte Vorstand dort zu einer konstituierenden Vorstandssitzung eingeladen.

Vorgeschlagene Tagesordnung:

1. Konstituierung des Vorstandes und Regularien
2. TR-Produktion, Weiterentwicklung, Öffentlichkeitsarbeit und Werbung, Finanzen
3. Möglichkeiten künftiger TR-Mitfahrten
4. Beschlußfassung über Anträge
5. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Wilhelm Merck

Friedrich Wilhelm Merck



FAZ-April 2010

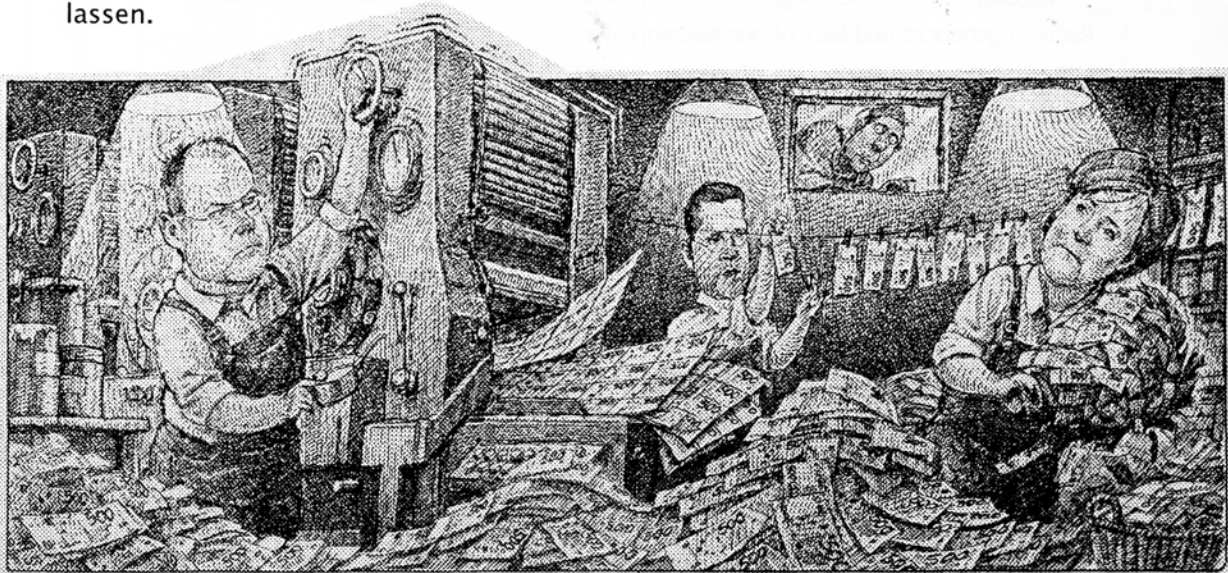
Kreislaufringprobleme

Aufruf

Wir kriegen den Transrapid-wir kriegen ihn nicht-wir kriegen ihn

Wie auf der GFM-Vorstandssitzung am 07.08.2010 beschlossen, werden alle Mitglieder gebeten, dem Vorstand ihre Fachkompetenzen mitzuteilen.

Wir beabsichtigen, diese Kompetenzen in Bau, Betrieb, Management und Organisation künftiger Magnetschnellbahnlagen sowie des zugehörigen Umfeldes einschließlich Service, Energieversorgung, Kontormeilen, Spedition und Logistik, – intermodale – Schnittstellen (Errichtung und Management) etc. einfließen zu lassen.



Wo wir jetzt im Geld schwimmen, könnten wir eigentlich auch den Transrapid bauen, damit das Gequängel aufhört, meint ihr nicht auch?

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

8. JANUAR 2011 · NR. 6

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 02. August 2010

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 07. August 2009 ein. Der Tagungsort wird noch bekanntgegeben.

Die Vorstandssitzung beginnt um 14.00 Uhr und kann bis kurz vor 18 Uhr dauern.

Vorgesehene Tagesordnung :

1. Begrüßung, Regularien
2. Berichte und Gedankenaustausch
3. Potential der GFM, Bündelung der Ressourcen
4. GFM-Jahresheft
5. Initiativen zur TVE Lathen
6. Anträge an den Vorstand
7. Verschiedenes



Als wir in Brüssel waren!

Mit freundlichen Grüßen

– Friedrich Wilhelm Merck, Vorsitzender –

Seevetal, den 03. August 2010

Tagungsort ist die Gaststätte Kiekeberg, Ehestorf, Am Kiekeberg 5, D-21224 Rosengarten, Tel. 040 7905021.

Der Tagungsort ist per HVV zu erreichen mit der Buslinie 4244 ab Bf. Hamburg-Harburg 13:21 Uhr, an Kiekeberg 13:47 Uhr oder Buslinie 340 ab Bf. Hamburg-Harburg 13:33 Uhr, an Kiekeberg 13:57 Uhr. (Schönes Wochenende, Schleswig-Holstein-Ticket, Niedersachsenticket etc. sind auch auf diesen Buslinien zwischen Hamburg-Harburg und Kiekeberg gültig.)

Leserforum

Transrapid störungsfrei

Betrifft: „Eisregen bremst die Bahn“, Titelseite, 2. Januar

Die erheblichen Winterstörungen der Deutschen Bundesbahn würden beim Transrapid nicht auftreten.

Systembedingt hat der Transrapid keine Oberleitungsdrähte. Seine Energie bezieht er durch Induktion kontaktfrei. Eine leichte Erwärmung der Schritt-Motorenpakete entlang der Fahrbahn gibt dem Schnee keine Chance zu verpappen.

Der Betrieb auf einer Strecke Hamburg – Berlin wäre pünktlich im Halbstundentakt in 45 Minuten auch im strengen Winter problemlos möglich.

Rolf Trauernicht
Großefehn

Niedersachsen fürchtet Kollaps auf den Bahnlinien

HANNOVER – Der steigende Umschlag in den norddeutschen Seehäfen alarmiert Verkehrsplaner seit Längerem: Um die Containerflut aus Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven zu bewältigen und einen Bahn-Kollaps zu verhindern, wird auf einen Ausbau des Schienennetzes gepocht. Zusätzliche Güterzüge werden nach Plan des niederländischen Verkehrsministeriums künftig aber auch von der holländischen Küste durch Niedersachsen rollen. Die milliardenteure Y-Trasse wird für diese Züge keine Ausweichroute bieten. Städte entlang der Güterlinie aus Holland sorgen sich unterdessen um Lärm und Gefahren – die Zahl der Züge soll sich mit Ausbau von Europas größtem Hafen Rotterdam vervielfachen. Pendler und Güter – bei beiden erwartet Holland weiteren Zuwachs und setzt voll auf die Schiene. Auf den Hauptachsen sollen schon bald 24 Personenzüge pro Stunde fahren, die Güterzüge werden über eine neu gebaute Trasse Richtung deutscher Grenze geleitet. Dabei solle der Verkehr nach Nordost-Deutschland, Skandinavien und Osteuropa auf der Route über Bad Bentheim und Osnabrück gebündelt werden, sagt Jede Rebbers, Sprecher von Hollands größtem Bahngütertransporteur, DB Schenker Rail Nederland. Das Ziel der Züge: der Rangierbahnhof Seelze bei Hannover, Hamburg, Berlin und Ziele in Schweden und Polen. Statt bisher 20 Güterzüge täglich werden im Grenzbahnhof Bad Bentheim nach 2020 mehr als 100 Züge durchrattern, so die aktuelle Prognose.

Die zusätzlichen Güterzüge sorgen vor allem in den Kommunen in den Niederlanden für Unruhe, wo die Bahnschienen oft mitten durch die Städte führen. Lärm und Gefahren sieht auch der Bürgermeister von Bad Bentheim, Volker Pannen (SPD). Er will von der neuen Güterflut aber auch profitieren und fordert ein Umschlagzentrum an der Grenze, wo Waren auf die Bahn verladen werden können. (lni)

Hamburger Abendblatt 04.03.20.

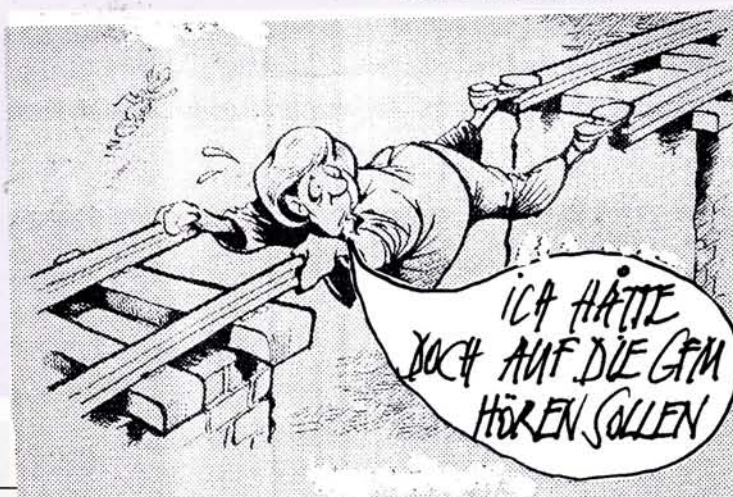
Lothar Wehrle
Dipl.-Betriebswirt

Ludwig-Erhard-Str. 6
26131 Oldenburg
Tel. 0441 54959

L. Wehrle · Ludwig-Erhard-Str. 6 · 26131 Oldenburg

An die Wochenzeitung
Junge Freiheit
- Redaktion und Verlag -
Hohenzollerndamm 27a
10713 Berlin

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG



Betreff: Unterstützung für die Einführung der Magnetschwebebahn in Deutschland und auch in Europa

Bezug: Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 15. Dezember 2009

Sehr verehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

zunächst spreche ich Ihnen zur sachlichen, objektiven, von ideologischen Einflüssen befreiten umfassenden Berichterstattung meine lobende Anerkennung aus. Man merkt Ihrer Zeitung an, dass sie nicht gleichgeschaltet ist. Dieses ist sehr erfreulich und hoffnungsvoll.

Ich gehöre dem Freundeskreis Magnetschwebebahn an und bemühe mich neben dem ostfriesischen Mittelstandsunternehmer Rolf Tauernicht* aus Großefehn und neben dem neuen Verein International Maglev Board (www.maglevboard.net) unsere Politiker davon zu überzeugen, dass die Einführung von Magnetschwebebahnen für Deutschland und Europa sehr wichtig ist und sich positiv auswirkt und Synergieeffekte freisetzt. Leider haben mit einigen Ausnahmen unsere maßgebenden Politiker die Vorteile einer schnellen und sicheren Verkehrstechnologie nicht erkannt. Zu Ihrer näheren Unterrichtung übersende ich Ihnen den Schriftverkehr mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, eine Broschüre mit dem Titel "Der Transrapid, Fragen und Antworten" sowie einen Unterschriftenbogen mit dem Titel "Sagen Sie Ja zum Bau der Magnetschwebebahn" sowie einen Bericht der Nordwest-Zeitung aus Oldenburg mit der Überschrift "Neuer Verein kämpft für Magnetschwebebahn" als Anlage bei.

Leider schrieb der Staatssekretär Herr Ferlemann mir auf mein Schreiben, dass man die Magnetschwebebahn in Deutschland nicht bauen will. Es ist zu befürchten, dass bei einem weiteren Abdriften der CDU nach links und Hinwendung zu dem Bündnis 90 die Grünen diese moderne Verkehrstechnologie vollkommen unberücksichtigt bleiben wird. Ein folgen schwerer Schaden für die zukünftige Entwicklung der Volks-

* Herr Trauernicht hat durch seinen Einsatz erreicht, dass die A 31 ca. 10 Jahre früher fertiggestellt wurde als geplant. Er hat tatkräftig Spendenaktionen dafür durchgeführt.

wirtschaften Deutschlands und Europas ist die zwangsläufige Auswirkung. Diese nachteilige Entwicklung muss verhindert werden! –

Eine Spitzentechnologie nur zu exportieren bedeutet, dass man selbst nicht an die Synergieeffekte, die von einer modernen Verkehrstechnologie ausgehen, glaubt und positive Auswirkungen negiert. – Sollte es aber so sein, dass man an die positiven Einflüsse, die von einer modernen Verkehrstechnologie ausgelöst werden glaubt, ist es um so mehr nicht nachvollziehbar, warum man die Zukunftsverkehrstechnologie mit allen ihren erfreulichen Auswirkungen der eigenen Bevölkerung und Volkswirtschaft vorenthält. Das Ausland erhält bei einem ausschließlichen Export Wettbewerbsvorteile durch eine Entwicklung der Magnetschwebbahntechnologie, die mit den Steuergeldern unserer Bürger finanziert worden sind. Die Volkswirtschaften dieser Länder, die sich für die Zukunftsverkehrstechnologie entschieden haben (China) und zukünftig auch andere, erlangen mit Hilfe Deutschlands einseitige Wettbewerbsvorteile, während sich unsere Volkswirtschaft mit einer störanfälligen, veralteten Technik herumplagen muss. Auf die Dauer können entstehende Wettbewerbsnachteile nicht verkraftet werden, weil die Vorteile der Zukunftstechnologie unserer Volkswirtschaft vorenthalten werden. Die nachteiligen Zukunftsaussichten, die unserer Volkswirtschaft drohen (siehe Bericht in der Nordwest-Zeitung Oldenburg, S. 23 v. 09. Januar 2010, beigefügt), werden von unseren Politikern ignoriert. Es fehlt uns an vorausschauenden Protagonisten. Entscheidungsträger sollten zukunftsorientiert sein, andernfalls müssen sie wegen Unfähigkeit abgelöst werden. Der Steuerzahler kann erwarten, dass seine Gelder nicht einer überholten Technik hinterher geworfen werden. Die zahlreichen Ausfälle der ICEs (neben vielen anderem technischen Versagen kommt noch der Mangel an funktionsfähigen Oberleitungen bei Eisbildung hinzu, der Transrapid benötigt keine Oberleitung) sind ein Zeugnis für die Anfälligkeit der Rad-Schiene-Technik.

Es wird Zeit, dass diese Technik abgelöst wird.

Für Ihre Unterstützung danke ich Ihnen im Voraus.

Mit herzlichem Moin

i. A.
Lothar Wehrle
Lothar Wehrle
Dipl.-Betriebswirt



HA, Dienstag 21. Dez. 2010

Als Löwe hat man's nicht leicht, aber nichts ist deprimierender, als wenn wieder mal der Zug nicht kommt!

Zug kam:

Horst Severin
Am Mühlengrund 41
58553 Halver

Halver, den 21.1.2010

An das Bundeskanzleramt
Referat Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Willy-Brandt-Straße 1
10557 Berlin

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
SEITE 36 · DIENSTAG, 2. NOVEMBER 2010 · NR. 255

Auch ein Stück deutscher Ingenieurkunst!

1886: Das Kaiserliche
Patentamt in Deutschland
erteilt Carl Benz für
das von ihm gebaute
Automobil das Patent.



Betreff: Transrapid-Hochgeschwindigkeitssystem

Sehr geehrter Herr Verkehrsminister Ramsauer!

Ich schreibe Ihnen diesen Brief als Transrapid-Befürworter. Sie selber stammen aus Bayern und haben vielleicht das Scheitern des wirtschaftlich viel versprechenden Projektes des Bauens einer Transrapid-Trasse vom Hauptbahnhof zum Flughafen in München bedauert. Ich finde es schade, dass nun in der Schwarz-Gelben-Koalition der Transrapid in den Köpfen der Politiker offensichtlich gestorben ist. Die Vorteile liegen doch auf der Hand:

- geringerer Energieverbrauch
- geringerer Verschleiß
- geringere Umweltbelastung beim Bau
- größere Steigungsfähigkeit
- höhere Geschwindigkeit führt zu kürzeren Reisezeiten

Durch diese positiven technischen Daten gleichen sich die vielleicht höheren Baukosten im Betrieb wieder aus und amortisieren sich sehr schnell. Es gibt eine kleine Gruppe von Leuten um den Baustoffhändler Trauernicht in Große-Fehn/Ostfriesland, die sich weiterhin um den Bau einer Transrapid-Trasse bemüht.

In Deutschland

In einem Fernsehbericht, den ich am Montag, den 18. Januar, in 3-Sat über japanische Bahnen gesehen habe, ging man auch auf das magnetisch abstoßende Prinzip der japanischen Maglev-Bahn ein. Man verherrlichte diese Technik gegenüber dem Transrapid. Es wurde als stabiler bezeichnet, weil das Fahrzeug in einer Art Wanne schwebt.

Diese Magnetschwebbahn wird mit stickstoffgekühlten Supraleitern angetrieben, das zwar weniger Energie benötigt, aber dafür eine höhere magnetische Strahlung aufweist. Außerdem fährt es bis 100 km/h mit Stützrollen und fängt erst danach an zu schweben. Der Fahrweg erscheint mir aufwendiger zu bauen. In dem Bericht wurde gesagt, dass man die Teststrecke zu verlängern erwägt. – Wie im Fernsehen weiter berichtet wurde, ist man in Japan fest entschlossen, eine Strecke von Osaka nach Tokio zu bauen.

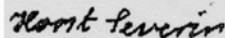
Ich halte die Tatsache für bedauerlich, dass man bei uns die Teststrecke abbauen will, während man in Japan an der Technologie weiterarbeitet. Die Teststrecke in Lathen wäre doch die letzte Vorzeigestrecke für interessierte Käufer aus dem Ausland. Wie will man ohne diese Strecke den Transrapid vermarkten und weiterentwickeln? Wollen wir das den Japanern überlassen mit ihrer Magnetbahn?

Man versteht auch nicht, warum man seit dem Unfall auf der Versuchsstrecke die Besucherfahrten aussetzt. Denn schließlich sind die Unfallursachen erforscht worden, so dass durch entsprechende Sicherheitsmaßnahmen eine Wiederholung des tragischen Geschehens ausgeschlossen werden kann.

Sehr geehrter Herr Ramsauer, noch hat der Transrapid einen technischen Vorsprung, weil er vom Fahrtbeginn an eine 100 %-ige Vollmagnetbahn ist. Sie sollten vielleicht einmal Ihre Verkehrsministerkollegen aus Europa nach Lathen einfaden, um ihnen diese Technologie vor Augen zu führen.

Meine herzliche Bitte: Setzen Sie sich persönlich für den Transrapid ein, vielleicht könnte man Hamburg-Berlin oder München-Flughafen wieder ins Gespräch bringen.

Mit freundlichen Grüßen



Vorabversion ines Briefes zur Weiterleitung
an Minister Dr. Ramsauer anlässlich seines
Besuchs am 27.04.2010 in Lathen

Seevetal, den 09. Februar 2010

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

Eigenhändig

Per Telefax 030 18300 1920

Herrn Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Stadtentwicklung
Dr. rer. oec. publ. Peter Ramsauer
BMVBS, Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Sehr geehrter Herr Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer,

namens der Gesellschaft danke ich Ihnen vorab für den herzlichen Briefwechsel mit unserem Stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Dittmer. Wir dienen der künftigen Generation mit unserem Einsatz dafür, daß die Magnetschnellbahn – daß der „Transrapid“ – nun bald in unseren Landen gebaut werden möge.

Jeder Monat, um den die Magnetbahn eher verwirklicht wird, bedeutet nach unserer Schätzung *per saldo* Vorteile in Höhe von fünf Milliarden Euro für Deutschland und Europa, mit denen für hunderttausende Menschen neue Jobs geschaffen werden.

Wir belassen es nicht bei dem Wunsch – seit 2000 formen wir Kompetenz und führen sie zusammen. Die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. [GFM] fördert zum Wohle der Allgemeinheit die Entwicklung der Werkzeuge und die Bereitstellung der Mittel zur Verwirklichung der Magnetschnellbahn [MagLev] in Deutschland, Europa und darüberhinaus.

Als Ausgründung der GFM arbeitet die *Deutsche EoroRapid GmbH & Co. KG* an der kommerziellen Umsetzung der MagLev-Hochtechnologie in Verkehrssysteme.

Unsere Erkenntnis lautet: Für ein Technologieprodukt wie den Transrapid® gibt es *per se* noch keinen Markt – von einigen „Marktnischen“ vielleicht einmal abgesehen. Der Transrapid® ist ein Verkehrsmittel. Er läßt sich nur verkaufen, wenn man eine Verkehrsleistung damit erbringen will. Der Bedarf am Verkehrsmarkt wird nicht durch „Technologieprodukte“ befriedigt, sondern durch ein zeitgemäßes **Verkehrssystem**.

Die **GFM** führt Wissenschaft, Forschung und Entwicklung zusammen, begleitet – nach Maßgabe der verfügbaren Mittel – von entsprechender Öffentlichkeitsarbeit.

Für das Produkt der Transrapid®-Systemhäuser als Markt-**Anbieter** baut die *Deutsche EoroRapid GmbH & Co. KG* die **Kundenphalanx** auf, indem sie mit dem **EoroRapid®-Verkehrssystem** das Bindeglied zwischen Technologie-**Angebot** und Verkehrs-**Nachfrage** schafft. Die **Anfragen** nach – kommerziellen – Verkehrssystemen bündeln sich daher in der Hand der *Deutsche EoroRapid GmbH & Co. KG*. Sie reichen mittlerweile vom Bottnischen Meerbusen bis an den Indischen Ozean. Interessenten legen Wert auf ein HighTech-Qualitätsprodukt **made in Germany**, dessen Fortentwicklung und Produktpflege über den gesamten „Lebenszyklus“ die potentiellen Kunden als allererstes erwarten. Die Transrapid-Versuchsanlage Emsland [TVE] ist die weltweit einzige Anlage, die seit einem Vierteljahrhundert erfolgreich in Betrieb ist und damit die Gewährleistungsfähigkeit dokumentiert.

Nur das Kompetenzteam der **TVE** gewährleistet zeitnahe Schulung auf höchstem Niveau, nur auf der **TVE** lassen sich die Produkte der Systemhäuser unabhängig auf Herz und Nieren testen. **Deshalb ist es richtig und wichtig, diese Anlage weiter zu betreiben**. Seitens der künftigen Erbauer und späteren Betreiber des Transrapid® ist zu erwarten, daß sich für die **TVE** ohne weiteres jenes Auftragsvolumen in Höhe von 12 Millionen Euro jährlich ergeben wird, mit dem sich diese Anlage dann wirtschaftlich selbst trägt. **Mit Testverkehr und Tourismus sowie weiteren Geschäftsfeldern kann sich dann die TVE in absehbarer Zeit selbst finanzieren**.

Zur Gestaltung ihrer künftigen Wirtschaftsstruktur benötigen Deutschland und Europa im internationalen Wettbewerb – gerade mit Fernost – die Magnetschnellbahn als förderliches Element der eigenen Infrastruktur. Dies ist für das künftige globale Leistungsgeleichgewicht die entscheidende Herausforderung. Auch die Vereinigten Staaten von Nordamerika benötigen angesichts des andernfalls durchschlagenden Finanzdesasters der Magnetschnellbahn für ihre Infrastruktur und damit der zeitnahen Tests sowie der baldigen Schulung und Ausbildung des zugehörigen Personals auf der **TVE**.

Für jedes Projekt, das nach dem **EoroRapid®-Finanzierungsmodell** in Deutschland auf Strecken mit ICE-Bedarfsstandard verwirklicht wird, ergibt sich nach volkswirtschaftlicher Berechnung **ein Überschuß** der Steuermehreinnahmen über die Investitionskosten **in der Größenordnung von 75 %**.

Beispiel: Der Bau der Verbindung Hamburg (Flughafen) ↔ Berlin (bis BBI) erzielt bei geschätzten Kosten von 14 Milliarden Euro einen Mehrertrag von 10,5 Milliarden Euro netto für die Staatskasse.

Bei der Magnetschnellbahn kommt es darauf an, das neue Verkehrssystem zu schaffen, um die **deutschen Produkte aus Deutschland zu exportieren, nicht jedoch deren Produktion**. Die Magnetschnellbahn dient zugleich als Marktöffner für neue Technologien – vom Elektro-Auto über die Batterietechnik bis zu den Innovationen auf dem Materialsektor.

Bei den zu erwartenden Projektsummen läßt sich durch Bau und Produktexport nicht nur die Entschuldung der Staatsfinanzen entscheidend beschleunigen, sondern auch auf umweltverträgliche Weise Wohlstand für Völker und Regionen schaffen und mehren. Die *Deutsche EoroRapid GmbH & Co. KG* war bereits in der Türkei, in Polen, in Nordamerika und verhandelt am Wochenende in der Schweiz.

Wir hatten Sie um einen Gesprächstermin gebeten. Inzwischen wurde in der Presse berichtet, daß im Februar dort eine Konferenz zum Thema Magnetschnellbahn / **TVE** geplant sei. Ihrer Einladung zu den Zukunftsgesprächen in Ihrem Hause sehen wir gern entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

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

(Friedrich Wilhelm Merck)
– 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 Magnetfahrtechnik 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.

Juncker: Deutschland denkt simpel



zum thema



Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, Berlin.

Zukunftstechnologie Transrapid

Der Transrapid ist ein eindrucksvolles Beispiel deutscher Ingenieurskunst. Die Technik ist zukunftsweisend, auch wenn sie sich in Deutschland aufgrund der bereits gut ausgebauten Infrastruktur nicht durchsetzen konnte. Sie ermöglicht effiziente Verkehrslösungen im Fern- und Regionalverkehr und zeichnet sich – wie der reibungslose Betrieb der Strecke in Shanghai seit Anfang 2003 zeigt – durch eine sehr hohe Verfügbarkeit und Pünktlichkeit aus.

Den Wettbewerb mit der Rad-Schiene-Technik muss der inzwischen technisch und wirtschaftlich weiter verbesserte Transrapid nicht scheuen. Aufgrund der speziellen Bauweise kann er Zeit und Kosten sparend in schwieriges Gelände eingepasst werden.

Die umweltfreundliche Technik weist bei gleicher Geschwindigkeit weniger Schallemissionen und Erschütterungen sowie einen geringeren Energieverbrauch auf als das Rad-Schiene-System.

Die berührungslose Energieversorgung sorgt für geringe Instandhaltungskosten. Verbesserungen beim Fahrweg führen zudem zu Einsparungen bei den Baukosten um bis zu 30 Prozent – ein weiteres deutliches Wettbewerbsplus.

Jetzt kommt es darauf an, die Leistungsfähigkeit der Technik international unter Beweis zu stellen. Viele Länder zeigen Interesse, so zum Beispiel Brasilien, die USA, die Türkei, die Kanareninsel Teneriffa und weiterhin China. Vor diesem Hintergrund hat die Vermarktung der Technik oberste Priorität. Wirtschaft und Politik müssen gemeinsam konsequent alle sich bietenden Chancen nutzen und Entscheidungsträgern im Ausland die Vorzüge des Transrapid verdeutlichen.

Zentrale Bedeutung für die Vermarktung des Transrapid hat die Versuchsanlage Emsland, wo Interessenten unmittelbar einen Eindruck von der Leistungsfähigkeit der Technik gewinnen und Verbesserungen erprobt werden können. Ich setze mich nachdrücklich für die Weiterführung der Anlage auch über 2010 hinaus ein. Das Hochtechnologieprodukt Transrapid birgt bei erfolgreicher Vermarktung im Ausland ein erhebliches Potenzial auch für den Wirtschaftsstandort Deutschland, das nicht gefährdet werden sollte. <<

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE T6 · DIENSTAG, 18. MAI 2010 · NR. 113

Impressum:

Herausgeber:

Industrie- und Handelskammer
Osnabrück-Emsland
Neuer Graben 38
49074 Osnabrück
Postfach 30 80
49020 Osnabrück
Telefon 0541 353-0
Telefax 0541 353-122
E-Mail: ihk@osnabrueck.ihk.de
Internet: <http://www.osnabrueck.ihk24.de>

Redaktion:

Frank Hesse (verantwortlich),
Beate Böhl (bb), Tel. 0541 353-145
oder E-Mail: boessl@osnabrueck.ihk.de

Verlag und Druck:

Meinders & Elstermann
GmbH & Co. KG
Weberstraße 7
49191 Belm bei Osnabrück

Anzeigen und Verlagsveröffentlichungen:

MediaService-Osnabrück
Inhaber: Dirk Bieler e. K.
Im Nahner Feld 1
49082 Osnabrück
Telefon 0541 505 66 20
Telefax 0541 505 66 22
E-Mail: post@mediaservice-osnabrueck.de

Verantwortlich für Anzeigen:

Timm Reichl
zzt. gültige Preisliste Nr. 34 vom 1. 1. 2010

Anzeigenschluss:

jeweils am 10. des Vormonats.
Erscheinungsweise monatlich.

Bezugspreis:

16,80 EUR + MwSt. jährlich.
Der Bezug der IHK-Zeitschrift erfolgt im Rahmen der grundsätzlichen Beitragspflicht als Mitglied der IHK.

VW-geprüfte Auflage

Die mit dem Namen des Verfassers oder seinen Initialen unterzeichneten Beiträge stellen die Meinung des Verfassers dar.



Das wünschten sich Menschen schon seit jeher,
schweben, fast so schön wie auf dem Wasser gehen!



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 25 000 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 ver stolpert 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

Diesen Artikel finden Sie unter: http://www.neue-oz.de/information/noz_print/nordwest/20100129-neuer-schub-fuer-transrapid.html

Ressort/ Ausgabe: Nordwest

Veröffentlicht am: 29.01.2010

Neuer Schub für den Transrapid? Verkehrsminister lädt zu Spitzengespräch

ten Meppen/Berlin.

Für die Transrapid-Versuchsanlage im Emsland zeichnen sich neue Perspektiven ab: Das Bundesverkehrsministerium wird alle Beteiligten im Februar zu einem Spitzengespräch nach Berlin einladen. „Beim Transrapid handelt es sich um eine Hochtechnologie, deren weltweite Marktchancen wir momentan sorgfältig prüfen. Es ist wichtig, technologisches Basiswissen in Deutschland zu halten“, sagte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) gestern unserer Zeitung.

Zuvor hatten sich Verkehrspolitiker der Regierungskoalition in Berlin darauf verständigt, den Weiterbetrieb der Teststrecke für die Magnetschwebebahn bis Ende 2011 finanziell abzusichern. Für den Erhalt der Versuchsanlage seien 2010 und 2011 insgesamt neun Millionen Euro Haushaltsmittel im Gespräch, sagte die emsländische CDU-Abgeordnete Gitta Connemann.

Der Landrat des Kreises Emsland, Hermann Bröring, begrüßte ausdrücklich, dass der Bundestag damit die Chance offenhält, für die Hochtechnologie Transrapid Investoren zu finden und Konzepte für die Nachnutzung der Anlage bei Lathen zu entwickeln. Angesichts der Tatsache, dass die Transrapidbauer Thyssen-Krupp und Siemens mit 1,3 Milliarden Euro vom Staat unterstützt worden seien, erwarte er, dass die Unternehmen nun „nicht kurzatmig“ Lizenzen nach Asien verkaufen, erklärte Bröring. Es wäre fatal, wenn eine in fast drei Jahrzehnten in Deutschland entwickelte und erprobte Technologie in zehn Jahren wieder nach Europa zurückkäme und dann teuer angeboten würde.

Der Landrat befürwortete ein Konzept zur Nachnutzung, das erneuerbare Energie vorantreibt. Die Magnetschwebebahn-Technik verfüge über ein Batteriesystem, das mit Blick auf die Elektromobilität und die Verstärkung der Windenergie „hochinteressant“ sei, sagte Bröring. Ziel sei es, die rund 50 Arbeitsplätze im Emsland zu halten. Nach Informationen des „Handelsblatts“ könnte in Lathen ein Batterie-Labor entstehen, in dem Energiespeichersysteme getestet werden. Die Erforschung von Elektromobilität wird vom Bund gefördert.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hatte bereits Mitte Januar in einem Interview erklärt: „Ich möchte nicht, dass die Teststrecke für den Transrapid im Frühjahr abgerissen wird, wie es mein Vorgänger wollte.“ Nach Ansicht des Politikers ist der Transrapid-Einsatz in Deutschland zwar „verstoßert“ worden, aber die Technik habe einen großen Weltmarktwert. Ex-Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) hatte geplant, den Betrieb in Lathen Ende April einzustellen und die Anlage zu demontieren.

Nach Angaben des Verkehrsministeriums hat der Bund für den Betrieb von Juli 2009 bis April 2010 rund 2,1 Millionen Euro aufgebracht. 1,15 Millionen Euro kamen vom Land Niedersachsen und dem Landkreis Emsland. Insgesamt hatten die Kosten 5,4 Millionen Euro betragen. Die einzige kommerzielle Anwendungsstrecke für den Transrapid ist derzeit in Shanghai. In den vergangenen Monaten waren wieder internationale Delegationen in Lathen. Zuletzt besichtigte im November eine

Expertengruppe aus **Brasilien** den Superzug.

Transrapid darf noch ein Jahr länger fahren

Der Transrapid lebt weiter: Der Haushaltsausschuss hat in der Nacht den Forderungen von Verkehrsminister Ramsauer nachgegeben und weitere Steuergelder bewilligt. Damit kann die Versuchsanlage im Emsland dieses Jahr noch weiter betrieben werden. Allzu viel Hoffnung darf sich Ramsauer allerdings nicht machen.

von Daniel Delhaes



Transrapid in Schanghai:
"Gute Einsatzmöglichkeiten".
Quelle: dpa

BERLIN. Ursprünglich sollte sie Ende April geschlossen und danach abgebaut werden. "Wir haben uns entschieden, den Transrapid in diesem Jahr noch weiterlaufen zu lassen", sagte die zuständige Haushaltspolitikerin, Claudia Winterstein (FDP) dem Handelsblatt.

Ramsauer hatte sich persönlich für den Weiterbetrieb der Teststrecke in Laathen eingesetzt. Am Donnerstag hatte er sogar seine Teilnahme an der Eröffnungsveranstaltung der Deutschen Bahn AG zu den 175-Jahr-Feierlichkeiten der Eisenbahn abgesagt, um in der Bereinigungssitzung des Haushaltsausschuss für Mittel zu werben. Auch der Landrat aus dem Emsland war extra nach Berlin angereist, um für den Erhalt der 60 Arbeitsplätze an der Versuchsanlage zu werben.

Mit Erfolg: Der Etatposten "Schlusszahlung für den Betrieb" wird nun umgewandelt in "Zuwendungen für den Betrieb" der Versuchsanlage. Dieses Jahr stehen so insgesamt 5,235 Mio. Euro zur Verfügung. Als Gegenfinanzierung werden die Etatposten "Beiträge an internationale Organisationen" sowie "Beiträge aufgrund internationaler Vereinbarungen über die Zivilluftfahrt" gekürzt.

Widerstand kam zuvor vor allem vom Koalitionspartner FDP. Der hatte ein konkretes Konzept eingefordert, dass den Weiterbetrieb rechtfertigt. Aber auch etliche Haushälter der Union taten sich schwer - nicht zuletzt, weil im Vorfeld immer wieder gefordert worden war, die Industrie müsse sich an den Kosten beteiligen. Weder Systemführer Thyssen-Krupp noch Siemens zeigten Interesse.

Allein der Fahrwegbauer Bögl, der bereits eine neue Technik auf der Anlage testet, signalisierte Bereitschaft. Da Bögl sich von einem neuen Trägersystem Kosteneinsparungen von 30 Prozent erhofft und allein der Fahrweg ein Großteil der Kosten des Transrapids ausmacht, vermutet Ramsauer im Anschluss bessere Exportchancen. Er setzt vor allem auf Brasilien, da Präsident Lula Interesse an der Technologie gezeigt hat.

Auch wenn die Realisierungschancen noch sehr vage sind: Gegen drei Uhr in der Nacht gaben die Haushälter nach. Zugleich forderten sie die Bundesregierung aber auf, den Export voranzutreiben. "Wir setzen darauf, dass sich der Minister intensiv bemüht, den Transrapid nach Brasilien zu verkaufen", sagte FDP-Haushälterin Winterstein.

Ramsauer will dafür sorgen, dass der Transrapid doch noch eine Erfolgsgeschichte wird und daher die Anlage weiter betreiben. Neben einer Vermarktung in Brasilien setzt er auch auf Amerika, China und die Türkei. So hofft er auf die Konjunkturpakete in den USA. Durch sie könnte der Transrapid dort "verbesserte Chancen auf eine Realisierung haben", heißt es in einem Vermerk an die Haushälter. In China werde Anfang 2011 entschieden, ob die bestehende Strecke in Shanghai verlängert werde. Und die türkische Regierung plane ein großes Infrastrukturprogramm. "Auch hier könnten sich gute Einsatzmöglichkeiten für den Transrapid ergeben", heißt es in dem Vermerk.

Das alles sind Hoffnungen, keine konkreten Verkaufschancen. Trotzdem soll der Schwebesystembetreiber weiter auf der Versuchsstrecke seine Runden drehen. "Der Transrapid kann im Wettbewerb mit der Rad-Schiene-Technik bestehen", heißt es in einer entsprechenden Vorlage für die Haushaltspolitiker. Gekauft hat ihn indes in der 27 Jahre alten Zeit der Versuchsstrecke in Lathen bislang nur China.

Dennoch haben die Haushälter nach zähem Ringen grünes Licht für das laufende Jahr gegeben. Allerdings werden sie im Haushalt 2011 kein weiteres Geld mehr bereitstellen. In einem gestern Nacht gefassten Beschluss heißt es: "Der Haushaltsausschuss fordert die Bundesregierung auf, mit dem Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2011 ein schlüssiges Abwicklungskonzept für die Transrapid-Versuchsanlage Emsland vorzulegen."

Kern des Abwicklungskonzeptes soll eine Weiternutzung der Anlage sein - allerdings ohne den Transrapid. Er soll dann nicht mehr seine Runden drehen. Als Alternativen im Gespräch sind ein Forschungszentrum für Elektromobilität oder ein Zentrum für Offshore-Windenergie, damit die Arbeitsplätze in der Region erhalten bleiben. In acht Wochen soll die Regierung ein Konzept vorlegen.

EMS-ZEITUNG

AMTLICHES BERANNTMACHUNGSBLATT FÜR DEN



KREIS EMSLAND UND DIE STADT PAPERBURG

Samstag, 6. März 2010 | Am Stadtpark 35 | 26817 Papenburg

www.oz-net.de

Frisches Geld sichert Transrapid-Fortbestand

**Bund gibt 4,9 Millionen Euro bis Ende 2010 –
Brasilien-Auftrag und Zentrum für Elektromobilität als Option**

ten/hh **BERLIN/LATHEN.** Die 60 Beschäftigten der Transrapid-Versuchsanlage (TVE) im emsländischen Lathen können durchatmen. Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat 4,9 Millionen Euro für den Weiterbetrieb der Anlage bis Ende 2010 bereitgestellt.

In den kommenden Monaten soll nun ein Konzept erarbeitet werden, ob und wie die Magnetschwebe-Technologie mit Blick auf Elektromobilität oder bei der Verstetigung von Windenergie genutzt werden kann. Hintergrund ist, dass der Transrapid über ein Batterie-

system verfügt, das Energie speichern kann.

Zweite Option für den Fortbestand über 2010 hinaus bleibt die Entscheidung aus Brasilien, zur Weltmeisterschaft 2014 eine Strecke in dem südamerikanischen Land zu bauen. „Damit stehen nun

zwei Türen offen“, freute sich Gitta Connemann, CDU-Bundestagsabgeordnete für das Emsland. Der Entscheidung, das Geld bereitzustellen und damit eine Schließung der Anlage zu Ende April abzuwenden, waren harte Verhandlungen vorausgegangen, weil der Koalitionspartner FDP Bedenken hatte.

Für Emslands Landrat Hermann Bröring steht fest: „Die Chance ist da. Der Kreis, die Gemeinde Lathen und der Betreiber IABG müssen mit Hochdruck das Nachfolgekonzept erarbeiten.“ *Seite 5*

Pfahlbauten: Wahrzeichen von St. Peter-Ording

FOTO: PICTURE-ALLIANCE/DPA (2)



Stützen als Funktionsträger haben schon eine lange Tradition

„Minister steht unverbrüchlich zum Transrapid“

CDU-Politiker zu Besuch auf der Teststrecke in Lathen

ys **LATHEN.** Es herrscht wieder Zuversicht auf der Transrapid-Versuchsanlage (TVE) in Lathen. Nachdem der Weiterbetrieb bis voraussichtlich Ende des Jahres gesichert ist, rechnen sich Geschäftsführung und Betriebsrat gute Chancen aus, bei der im Juni beginnenden Ausschreibung für eine mehr als 500 Kilometer lange Anwendungsstrecke in Brasilien zum Zug zu kommen.

Das wurde gestern bei einem Besuch der CDU-Bundestagsabgeordneten Gitta Connemann und ihrer Parteifreunde Landrat Hermann Bröring und Samtgemeindebürgermeister Karl-Heinz Weber deutlich.

Dr. Ralf Effenberger, Niederlassungsleiter der Betriebsgesellschaft IABG, geht ebenso wie der stellvertretende Betriebsratsvorsitzende Hans-Gerd Runde davon aus, dass die Vorzüge der Magnetbahntechnik gegenüber herkömmlichen Schienensystemen von den Brasilianern erkannt werden. Auf eine endgültige Entscheidung müssen die Lathener aber wohl noch bis zu den Präsidentschaftswahlen im Oktober oder November warten. „Sechs Monate vor dem Urnengang dürfen dort laut Gesetz keine so weitreichenden Beschlüsse gefasst wer-

den“, sagte Effenberger. Nach seinen Angaben wird in Brasilien die Konzession für den Bau und den Betrieb der Strecke an ein Konsortium vergeben werden. Die IABG, die Firma Max Bögl sowie die Systementwickler Thyssen/Krupp und Siemens würden gemeinsam Überzeugungsarbeit in Sachen Transrapid leisten.

Hermann Bröring hält den Beschluss aus Berlin, in Lathen zumindest bis Ende des Jahres weiterzumachen, für das entscheidende Signal an die Industrie. „Die wusste doch lange Zeit gar nicht, wie die Bundesrepublik zum Transrapid steht.“ Die klare Aussage des Bundesverkehrsministers Peter Ramsauer (CSU) werde auch die Firma Siemens, die bekanntlich zu den Entwicklern der ICE-Züge gehöre, nachdenklich machen. „Ich wäre nicht überrascht, wenn die Transrapid-Familie wieder enger zusammenrückt“, so der Landrat.

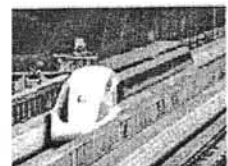
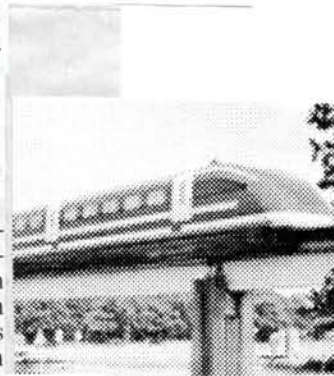
Lob für Ramsauer und seinen Staatssekretär Enak Ferlemann gab es auch von Gitta Connemann. Das Votum im Haushaltsausschuss sei maßgeblich auf seinen Einsatz für den Erhalt der Teststrecke zurückzuführen. „Er steht unverbrüchlich zu dieser Technologie, und ohne die TVE in La-

then wird es keinen Transrapid geben, egal wo“, so die Abgeordnete. Wie Connemann weiter mitteilte, ist noch in diesem Jahr ein Besuch des Verkehrsministers in Brasilien und vorher auch in Lathen geplant.

Bröring betonte, dass es für die Region darauf ankomme, eine Alternative parat zu haben, falls es wider Erwarten mit dem Transrapid nicht weitergehe. „Wir sind dabei, auch unter dem Aspekt Elektromobilität ein schlüssiges Konzept für die Nutzung der Technologie und den Weiterbetrieb in Lathen zu erstellen. „Die Politiker in Berlin müssen bis Jahresende wissen, woran sie sind“, so der Landrat.

Samtgemeindebürgermeister Weber dankte allen Beteiligten für ihren Einsatz zur Sicherung der 60 Arbeitsplätze. Er appellierte an das Land als Genehmigungsbehörde, bald wieder Besucherfahrten zuzulassen. „So können wir viele Leute für diese außergewöhnliche Technik begeistern.“

Betriebsrat Hans-Gerd Runde bedankte sich für die „Schützenhilfe“ der Politiker und versprach, mit der Geschäftsführung alles Mögliche zu tun, um dem Transrapid zum Erfolg zu verhelfen. Runde: „Ich hoffe, wir werden sie nicht enttäuschen.“



Blumen vom Betriebsrat und der Geschäftsführung gab es als Dank für die politische Unterstützung. Von links: Dr. Ralf Effenberger, Karl-Heinz Weber, Hans-Gerd Runde, Hermann Bröring, Gitta Connemann, Wilhelm Gerdemann, Bernhard Klaas und Manfred Albers. Foto: Aloys Schulte

Ems-Zeitung vom 10.03.2010



Ramsauer: Transrapid für die Türkei

Berlin - Die Teststrecke für den Transrapid im Emsland darf 2010 weiter betrieben werden. Für den Betrieb und die Wartung hat der Bund 5,2 Millionen Euro bewilligt.



© dpa

Die Transrapid-Teststrecke im Emsland



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

FREITAG, 6. AUGUST 2010 · NR. 180 · SEITE 15

Ein Funken Hoffnung für den deutschen Transrapid: Die Teststrecke im Emsland wird jetzt doch weiterbetrieben. „Ich drehe den Geldhahn vorerst nicht zu“, sagte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) unserer Zeitung. Die Teststrecke werde das ganze Jahr über weiterbetrieben. Der Bund macht dafür trotz erheblicher Skepsis der FDP dem Vernehmen nach fünf Millionen Euro locker.

Ramsauers Vorgänger Wolfgang Tiefensee (SPD) hatte ein Aus der fast drei Jahrzehnte alten Strecke zum Ende April geplant. Der Abriss würde rund 40 Millionen Euro und 60 Arbeitsplätze kosten und das Aus der Fortentwicklung der Magnetschwebbahn im Inland bedeuten. „Die Technologie ist in Deutschland entwickelt worden“, erinnerte Ramsauer. Jetzt müsse man genau prüfen, ob es noch Vermarktungs-chancen gebe.

Einen kommerziellen Inlands-Einsatz hält die Bundesregierung nach dem Aus mehrerer Projekte im Norden und Westen aber für unwahrscheinlich. Das gilt auch für die Trasse zwischen München und Flughafen. „Der Transrapid für München ist abgefahren. Das Projekt wurde von meinem Amtsvorgänger und dem früheren Ministerpräsidenten beerdigt“, sagte Ramsauer unter Anspielung auf Günther Beckstein.

Jetzt richtet sich die Hoffnung auf einen Export. Laut Ramsauer wird derzeit konkret ein Einsatz in China, in den USA, der Türkei und Brasilien geprüft. In Brasilien geht es dabei sogar um eine 550 Kilometer lange Strecke. In der Türkei gebe es Interesse, „die beiden 80 Kilometer voneinander entfernten Istanbuler Flughäfen über den Bosphorus hinweg zu verbinden“, sagte er nach einem Gespräch mit seinem türkischen Amtskollegen. „Das wäre eine sehr interessante Strecke.“ Hoffnung für den Transrapid macht eine Fortentwicklung des Fahrwegs. Ein beteiligtes Bauunternehmen will die Kosten für die Trasse um 30 Prozent senken.

Von Christian Deutschländer

Ramsauer sichert Transrapid Unterstützung zu



Home > Regional > Hannover >

DIENSTAG, 27. APRIL 2010, 12:28 UHR

Lathen (dpa/lni) - Der Transrapid bleibt in Fahrt: Obwohl es nach wie vor keinen Auftrag aus dem Ausland für die Magnetschwebbahn gibt, hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) der Teststrecke im Emsland seine volle Unterstützung zugesichert. «Der Transrapid ist ein großartiges Technologieprojekt», sagte Ramsauer am Dienstag bei einer Testfahrt mit dem Zug in Lathen. Es gebe «klare Chancen» für eine Vermarktung in Brasilien. Auch die USA, die Türkei und China haben nach Ramsauers Einschätzung Interesse an der Transrapidtechnik. Der Weiterbetrieb der Anlage in Lathen ist durch 5,2 Millionen Euro Zuschuss des Bundes gesichert, aber nur bis Ende des Jahres.



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Deutsche EoroRapid GmbH & Co. KG
Herrn Merck
Heimfelder Strasse 135

21075 Hamburg

Antje Geese
Leiterin des Referates UI 21

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2526
FAX +49 (0)30 18-300-1953

ref-UI21@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Betreff: Weiterbetrieb TVE Lathen

Bezug: Ihre Schreiben vom 09. und 22. Februar 2010
Aktenzeichen: UI 21/2823.8/8
Datum: Berlin, 16. 3.2010
Seite 1 von 1

Sehr geehrter Herr Merck,

auch im Namen von Herrn Bundesminister Dr. Ramsauer bedanke ich mich für Ihr Schreiben und Ihr Interesse an der Magnetschwebbahntechnologie. Die Verzögerung bei der Beantwortung bitte ich zu entschuldigen.

Wie im Schreiben vom 10.02.2010 an die Deutsche EoroRapid GmbH bereits mitgeteilt, wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) die Systemindustrie bei der Vermarktung der Magnetschwebbahntechnologie im Ausland unterstützen. Zur Unterstützung dieser Aktivitäten wird die Transrapid-Versuchsanlage (TVE) bis Ende des Jahres fortgeführt.

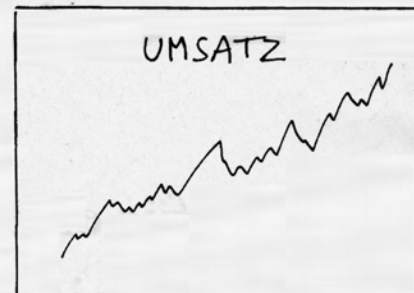
Im Rahmen der Haushaltsberatungen wurde die Bundesregierung in diesem Zusammenhang aufgefordert, ein Abwicklungskonzept für die TVE vorzulegen. Gespräche hierzu werden mit den bisherigen Akteuren zu gegebener Zeit aufgenommen.

WM-FANARTIKELHERSTELLER

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Antje Geese



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

10. JULI 2010 · NR. 157

„Na, das nenne ich mal eine Fankurve...“

**Herrn Verkehrsminister Ramsauer,
überreicht bei Ihrem Besuch auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland am 27.4.2010**

Wir sind eine Initiativgruppe von Personen, die eine große Anzahl von Menschen vertreten, die den Transrapid in Deutschland fordern.

Wir sind der Überzeugung, dass die regierenden Parteien Fehlentscheidungen getroffen haben, die Anwendungstrecken Hamburg-Berlin, den Metrorapid und das Projekt in München nicht zu realisieren.

In einem Antwortschreiben auf einen Brief an Ihr Ministerium im Januar 2010 wurde geantwortet: „durch die gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur kann der Transrapid in Deutschland seine speziellen Vorteile nicht zur Geltung bringen.“ Diese Antwort halten wir für falsch. Wie kann man von gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur sprechen, wenn die Straßen in Westdeutschland immer schlechter werden und man auf Autobahnen schon den Verkehrskollaps erlebt und die Probleme mit den Rädern und Achsen bei den ICE's zu noch kürzeren kostspieligen Wartungsintervallen führen. Auch der Luftraum über Europa, insbesondere Deutschland, ist überlastet. Im Güterverkehr auf der Schiene soll es – wie im Fernsehen berichtet – zu Verzögerungen kommen, die sich dann zu Verspätungen im Personenverkehr auswirken.

Werter Herr Ramsauer, wir sind davon überzeugt, dass der Bau einer Anwendungstrasse Transrapid für Deutschland ein wichtiger wirtschaftlicher Zugewinn wäre. Hier entsteht Wertschöpfung und Steuergelder fließen in den Bundeshaushalt zurück. Die System-, die Bauindustrie und ein großer Anteil von Zulieferern würden davon profitieren.

Durch die Entwicklung von neuen Trägern für den Fahrweg durch die Firma Bögel, auch durch die von Prof. Flessner (Hamburg) entwickelten neuen Träger aus Schleuderbeton, ist abzusehen, dass sich die Kosten um 30% verringern. Es wurde auch vorgeschlagen, die von Flessner entwickelten Träger zum Test einzubauen.

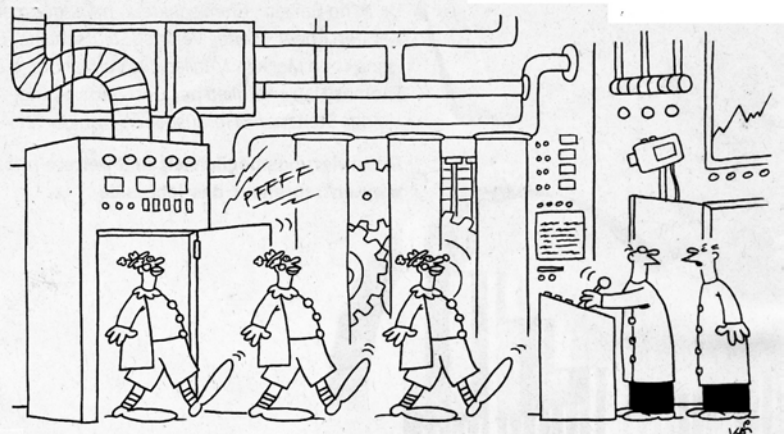
Sehr geehrter Herr Verkehrsminister, sollte es in Deutschland nicht zum Bau einer Anwendungstrasse kommen, sehen wir die Vermarktungschancen ins Ausland als gefährdet an. Länder wie China und Japan könnten hier das Rennen gewinnen.

Wir möchten Sie daher bitten, Ihren Einfluss geltend zu machen, dass die Politiker Ihrer Regierungskoalition ihre Meinung zum Bau einer Transrapidtrasse ändern.

Mit freundlichen Grüßen
i.A.

Horst Severin

Horst Severin
Am Mühlengrund 41
58853 Halver



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
SEITE 20 · DIENSTAG, 1. SEPTEMBER 2009 · NR. 202

„Klonen gut und schön - aber ich finde, man sollte sich nicht darüber lustig machen, Webster...“



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Herrn
Horst Severin
Am Mühlengrund 41
58553 Halver

Antje Geese
Leiterin des Referates UI 21

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2526
FAX +49 (0)30 18-300-1953

ref-UI21@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Betreff: Magnetschwebbahntechnologie

Bezug: Ihr Schreiben vom 27.04.2010
Aktenzeichen: UI 21/2823,8/8
Datum: Berlin, 20.5.2010
Seite 1 von 1

Sehr geehrter Herr Severin,

Herr Bundesminister Dr. Ramsauer dankt Ihnen für Ihr Schreiben und Ihr erneut bekundetes Interesse an der Magnetschwebbahntechnologie. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Wie im Schreiben vom Januar diesen Jahres bereits mitgeteilt, wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) die Systemindustrie bei der Vermarktung der Magnetschwebbahntechnologie im Ausland konsequent unterstützen. Jetzt kommt es darauf an, die Leistungsfähigkeit dieser Technologie in einem internationalen Anwendungsprojekt unter Beweis zu stellen. Zur Unterstützung der Vermarktungsaktivitäten wird die Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) bis Ende des Jahres fortgeführt.

Zur Bewältigung des Personen- und Güterverkehrswachstums ist es vordringliches Ziel der Bundesregierung, die Effizienz des Verkehrssystems zu erhöhen und vorhandene Kapazitäten bestmöglich auszuerschöpfen. Magnetbahnverbindungen in Deutschland werden aufgrund der schwierigen Integration in das bereits bestehende, gut ausgebaute Eisenbahnnetz weiterhin nicht geprüft.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Antje Geese



„Haupttrache, wir haben die Baukosten eingehalten...“



Die Grauen
Generationspartei
Bundesbeauftragter Transrapid und Verkehr
Dipl.-Ing. Robert Gellekum
St.-Benedikt-Str. 23
85716 Unterschleißheim

Bearbeitet von Frau Overmann

E-Mail
Ulrike.overmann@mw.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)
44- 30212/11

Durchwahl (05 11) 1 20-
7833

Hannover
25.03.2010

Innovationsland Niedersachsen; TVE (Transrapid Versuchsanlage Emsland)

Sehr geehrter Herr Gellekum,

haben Sie vielen Dank für Ihr Schreiben vom 08.03.2010 an Herrn Minister Bode, der mich gebeten hat Ihnen zu antworten.

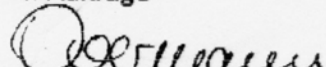
In Ihrem Schreiben setzen Sie sich für den Fortbestand der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) und eine Unterstützung der Magnetschwebetechnik ein.

Wie Sie wissen, hat Niedersachsen den Fortbestand der TVE in der Vergangenheit immer unterstützt. Dabei hat das Land in den letzten 10 Monaten auch einen finanziellen Beitrag zum Betrieb der TVE geleistet, damit dort neue Fahrwegsträger getestet werden können, die geeignet sind, die Kosten für die Errichtung des Fahrwegs um bis zu 30 % zu senken. Wenn diese Versuche zum 30.04.2010 erfolgreich abgeschlossen werden können, werden sich hierdurch die Vermarktungschancen der Magnetschwebetechnologie deutlich erhöhen.

Unabhängig davon wird sich das Land Niedersachsen aber auch weiterhin -wie z.B. in Brasilien- für die Vermarktung der Magnetschwebetechnologie einsetzen.

Ob sich die Magnetschwebetechnik dauerhaft durchsetzen kann, hängt jedoch letztendlich von den in die Entwicklung der Transrapid-Technologie eingebundenen Unternehmen ab.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage


Ulrike Overmann

Sie kennen unsere Pferde. Erleben Sie unsere Stärken.
www.innovatives.niedersachsen.de

Dienstgebäude
Landschaftstraße 5
30159 Hannover
Paketanschrift
Friedrichswall 1
30159 Hannover

Telefon
(05 11) 120-0

Telefax
(05 11) 1 20-78 91
(05 11) 1 20-78 92

E-Mail
Poststelle@mw.niedersachsen.de

Bankverbindung
Nord/LB (BLZ 250 500 00) Konto 106 022 312
IBAN: DE94 2505 0000 0106 0223 12
SWIFT-BIC: NOLA DE 2H

GFM-Mitglieder zu Besuch bei der TCDD in Ankara im Mai 2010

Im April 2010 hatten die Deutsche EoroRapid GmbH & Co. KG und die FaG-ema Verkehrs- u. Systemtechnik GmbH & Co. KG eine Einladung von der TCDD nach Ankara zur Präsentation bekommen. Wir waren unter Leitung von unserem Mitglied Ertan Develik als neunköpfige Delegation mit Vertretern der Deutsche EoroRapid, FaG-ema, der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. (GFM-eV) sowie einem Koordinator unserer internationalen Investorengruppe. Neben Ertan Develik waren von der GFM-eV u.a. Klaus-Dieter Maas, ein international tätiger Vermessungsingenieur und unser Kassenwart Horst Wieting mit dabei.



Mit dem Hinflug hatten wir zunächst Pech und dann doch noch großes Glück. Denn am 12.05. fand in Hamburg das Europa-League-Finale (Fußball) zwischen FC Fulham und Atletico Madrid statt, das von 25000 angereisten Fans verfolgt wurde. Um diesen nach Spielende ein schnelles Abreisen zu ermöglichen, hatte der Flughafen das Nachtflugverbot aufgehoben und rund 100 Flugzeuge für den Transport der Fans auf einer Start- und einer Landebahn geparkt, die damit nicht zur Verfügung stand. Folglich sollte die Zubringermaschine für den Flug nach Ankara ab München 75 Minuten später starten, was zur Folge gehabt hätte, daß wir den Flieger nach Ankara nicht mehr rechtzeitig erreichen würden. Zunächst sah es so aus, daß wir erst frühestens einen Tag später nach Ankara hätten abfliegen können. Dies hätte zur Folge gehabt, daß die Einladung geplatzt wäre. Denn die nächste Lufthansa-Maschine ab München war bereits ausgebucht. Wir konnten dann aber noch auf eine Maschine der Turkish Airlines nach Istanbul am selben Tag umbuchen und konnten damit unsere Termine wahrnehmen.

Eine weitere Chance hätten wir wohl nicht mehr bekommen, denn die erste Einladung hatten wir bereits am 25.03.2008. Der stand unter keinem guten Stern. Denn Transrapid International wollte damals anderen Unternehmen untersagen, für die Transrapid-Technologie in der Türkei zu werben, und kurz danach brach das Münchner Projekt weg.

Bessere Voraussetzungen, rechtzeitig in die Türkei zu gelangen, hatte unser Vorsitzender Friedrich Wilhelm Merck, der sich aus Sicherheitsgründen bereits am Morgen des 10.05. mit dem Zug auf dem Weg gemacht hatte. Jedoch waren die Gleise kurz vor Istanbul unterspült worden und der Zug kam kurz vor einem Abhang zum Stehen. Dies ging glimpflich aus, führte aber zu einer zusätzlichen Verlängerung der Reisezeit um acht Stunden.

Am 14.05. waren wir zunächst im Privatbüro des ehem. Wirtschaftsministers der Republik Türkei und jetzigen 1. Wirtschaftsberaters des türkischen Ministerpräsidenten Erdogan, Herr Ali Coşkun zu Besuch. Anwesend war auch sein Sohn Yildirim Coşkun, der als Berater und Ansprechpartner unseres Türkei-Beauftragten Develik zur Verfügung steht. Herr Ali Coşkun begrüßte uns sehr freundlich und übermittelte uns auch Grüße vom Ministerpräsidenten Erdogan, der sich leider auf Dienstreise in Griechenland befand. Es wurde von uns ein umfassender Sachstandsbericht zur ersten Transrapidstrecke von Antalya nach Alanya (ca. 135 km) mit Haltepunkten in Serik (hier planen wir auch das Wartungszentrum einzurichten) und Manavgat. Besonderes Augenmerk richteten wir darauf, daß wir Wert darauf legen, möglichst vielen türkischen Mitarbeitern eine Beschäftigung am Projekt zu garantieren. Für den Bereich Elektrotechnik warb Lothar Albrecht dafür, wenn möglich, Montagearbeiten durch ortsansässige Fachkräfte ausführen zu lassen und die FaG-ema neben der fachlichen Begleitung vor Ort für die Komponentenfertigung als Zulieferer für die System-Industrie zur Verfügung steht. Im weiteren Verlauf des Treffens übergab der Koordinator der internationalen Investoren, der auch gleichzeitig eine hohe Position der schweizerischen SwissRapide AG bekleidet Herrn Ali Coşkun den Letter of Intent der Investorengruppe, in welchem verbindlich die Finanzierung des auf 5,5 Mrd. € veranschlagten ersten Projektes zugesagt wird. Gegen 16:30 Uhr endete die in sehr freundschaftlicher Atmosphäre geführte Konferenz und wir begaben uns zur nächsten Besprechung in die Generaldirektion der Türkischen Staatsbahnen TCDD.

Der große Konferenzsaal bot einen imposanten Rahmen. Der Generaldirektor der Türkischen Staatsbahnen Herr Karaman begrüßte uns sehr herzlich und bat uns um unsere Vorträge. Nach der Vorstellung unserer Delegationsmitglieder, hatte ich die dankbare Aufgabe, mein für das GFM-Jahresheft erstelltes und übersetztes Video über den aktuellen Stand der Transrapid-Technologie vorzuführen. Danach kamen wir übergangslos zum Sachstandsbericht. Herr Develik kam nach der Darstellung der Vorgeschichten zum Projekt Antalya – Alanya, und bat anschließend den Finanzier um seinen Vortrag zur Finanzierung. Dieser war so überzeugend, daß nach einigen anfänglichen kritischen Fragen unserer Gesprächspartner der Generaldirektor bat, gemeinsam mir der TCDD eine Willenserklärung zum Bau einer ersten Transrapidstrecke in der Türkei zu formulieren, Gegen 18:30 hielt Herr Develik die Willenserklärung in der Hand.

Bei der Rückkehr ins Hotel empfingen uns bereits Reporter, die zu uns geschickt wurden.

Am 15.05.2010 flogen wir mit sechs Mann unserer Delegation nach Antalya um dort per Mietwagen die Strecke in ersten Augenschein zu nehmen. Gemeinsam mit unserem in Dubai ansässigen Vermessungsingenieur Klaus-Dieter Maas konnten wir erste wertvolle Erkenntnisse sammeln.

Michael Dittmer unter Verwendung von Aufzeichnungen von Lothar Albrecht

© GFM-eV 2010

Auch ein Ergebnis deutscher Ingenieurkunst!

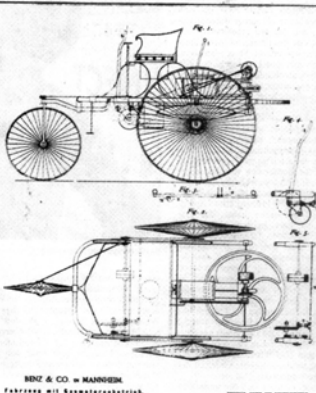
KAISERLICHES PATENTAMT.
PATENTSCHRIFT
Nr. 37435
KLASSE 40: LEIST- UND GEMISCHTGEWISSE

Die Liebe zum Automobil musste erst reifen

Von Susanne Preuß

STUTTGART, 28. Januar. Carl Benz galt bestimmt als Spinner. Seine Tüfteleien mit Motoren trieben ihn einige Male an den Rand des Ruins, und man kann sich ausmalen, wie die Jungs in der Mannheimer Innenstadt spotteten, wenn Benz mit seinen Fahrzeugen mal wieder gegen den Zaun krachte. Beirren ließ sich Benz davon nicht. Am 29. Januar 1886, heute vor 125 Jahren, erteilte das Kaiserliche Patentamt der Benz & Co. das Patent Nummer 37435 für ein „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“. Das Zeitalter des Automobils war angebrochen – mit einem Dreirad mit einem Einzylinder-Viertaktmotor und einer Kurbel anstelle des Lenkrads. Kaiser Wilhelm II. war skeptisch: „Ich halte das Automobil für eine vorübergehende Erscheinung. Ich setze lieber aufs Pferd.“

FRANKFURTER
ALLGEMEINE ZEITUNG
29. JANUAR 2011 · NR. 24



BEZ & CO. = MANNHEIM.
FABRIKAT MIT GASMOTORENBETRIEB.

- Manyetik Hızlı Tren - Geleceğin Seyahatini bu günden başlatıyoruz

Demiryolları 175 Seneden beri çok iyi bir Toplu Taşıma aracı olarak kullanılmaktadır. Yaklaşık 40 Sene öncesine kadar herşey Demiryolları vasıtası ile taşınmaktaydı. Fakat Çelik Tekerleğin, Çelik Raylar üzerinde seyahat etmesi Araçta ve Raylarda büyük ölçüde aşınmaya sebep olur.

Raylı Sitemlerde Hız arttıkça Tamir ve Bakım masrafları artar. Mühendisler Senelerden beri yüksek aşınmaları ve masrafları düşürme çalışmaları yapmaktadırlar. Bu konuda başarıya ulaşmak için küçük değişimler yeterli değildir, topyekün yeni bir Sistem gereklidir.

Son 20 Senedeki Yüksek Hızlı Toplu Taşımacılık konusundaki bu değişimler Manyetik Hızlı Tren Teknolojileri sayesinde mümkün olmuştur.

Manyetik Hızlı Trenler hiçbir yere değmeden Havada süzülerek Seyahat ederler. Bu süzülme sayesinde hiçbir Aşınma olmaz. Bu Minimal bakım Masrafı demektir. Tekerleklerin Raylar üzerinde Sürtünmeden süzülmesi sayesinde Gürültü engellenir, Manyetik Hızlı Trenler günümüzdeki Trenlere oranla çok daha sesizdirler.

Transrapid Teknolojik bir Revölusyon yapmıştır. 2007 İlkbaharında Thyssen-Krupp tarafında tamamlanan yeni Manyetik Hızlı Tren, Emsland, Lathende bulunan Test Merkezine teslim edildi. Transrapid TR 09 Alman Hükümetinin ve Sanayi kuruluşlarının mali yardımları ile imal edildi.

TR 09 Manyetik Hızlı Treni çinin Shanghai Sehrinde 2003 Senesinden beri kullanılan TR 08 in devamı olarak imal edildi. Shanghai Transrapid Bankalar Caddesi Lóngyáng Road ile Pudong Havalimanı arasındaki 31 Km. Güzergahta kullanılmaktadır.

Transrapidin Saatte 430 Km ye varan hızla güvenli Seyahat imkanı ile 7.5 Dakikada bu Güzergahta seyahat etmesi Hiçbir Raylı Sistemle ulaşamayacak bir Rekordur. Transrapid %99.9 luk Dakikliği ile her Raylı Tren sisteminden daha iyidir. Shanghai Şehir Merkezi bir Tayfuna maruz kalsa dahi Transrapidin kullanımını engellemez çünkü Transrapid Güzergahı kavrar. Transrapidin ihtiyaç duyduğu Elektrik, Elektromanyetik dalgalarla sağlanır.

Transrapid TR 09 Teknolojinin son harikasıdır. Her Stop ta Enerjisi Endükszonla depolanır. Almanyada yeni Transrapid Testlerinde TR 09 ile Saatte 400 Km Hıza ulaşıldı. Mayıs 2009 da Testlerinin bitirilmesi ile İnsan Taşımacılığına serbest kılındı. Günümüzde yeniden ilgili kişilerin testlere katılması mümkün olmaktadır.

Transrapid Prensipte olarak Saatte 600 Km hıza ulaşabilir. Elektromanyetik süzülme icat eden eden Herman Kemper bunu anlamıştı Shanghai de 500 Km yi aşan süratlere ulaşıldı. Almanyadaki Test Güzergahında 450 Km Sürate ulaşıldı TR 07.

Transrapidin tüm üstün özellikleri Test Merkezinde yakından izlenebilir

- Her Trenden daha hızlı ve sessiz bir Seyahat
- Konfordan hiç birşey kaybetmeden Hızlanma
- Sürtünmesiz Seyahat
- Sürtünmesiz bir Elektrik aktarımı
- çok küçük bir Temel Sistemine sahip olması sebebi ile çok az arazi sarfiyatı

Normal Trenlere kıyasla çok daha az Enerji sarfiyatı. Transrapid aynı zamanda normal Trenlerin ulaşması mümkün olmayan yerlere seyahat imkanı sağlar. Almanyanın Lathen' eki

Tranrapid Test Merkezi Dünyada tekdir.Bu merkez Dünya üzerindeki hertürlü şartın Simule edilmesine imkan sağlar .

Bu şekilde yeni Güyergahların daha hızlı hesaplanması ve Uygulanması mümkündür. Bu şekilde hertürlü değişikliğin daha Planlama aşamasında Uzgulanması mümkündür. Bu çok önemli unsurlar Emslan'daki Test güzergahında mevcuttur.

Shangai Transrapidin İnşaaası esnasında Emsland Binlerce Kilometre uzaktan dahi önemli rol oynamıştır. Manyetik Hızlı Trenler geleceğin Hızlı Taşımacılığında çok Önemli rol oynayacaktır. Hertürlü Raylı Sistemden daha iyi olan Manyetik Hızlı Trenler 1000 Kilometreye kadar olan mesafelerde Doğaya Zararı bilinen Uçaklardan daha ekonomiktir. Transrapid Normal Trenlerde olduğu gibi %4 değil %10 Tırmanma kabilizetine sahiptir ve Yüksek Hızda normal Trenlere oranla daha az Viraja ihtiyaç duyar. Pahalı Tünel İnşaatlarına Fazla İhtiyaç yoktur.

Manyetik Hızlı Trenler Güvenli ve Sessiz Seyahat imkanı sağlarlar. Tranrapidin Günümüzde Mark Lideri olmamaları Raylı Sistem İşletmelerinin Kısa vadeli Düşüncelerinden kaynaklanmıştır.

Normal Trenlerin Manyetik Hızlı Trenlere karşı hiçbir Rekabet şansları yoktur Geleceğin Seyahatlerini biz Bugünden Hazırlıyoruz: Hızlı Taşımacılık konusunda Manyetik hızlı Tren En iyi çözümdür.

Michael Dittmer ve Ertan Develik ve International Maglev Board Üyeler

Dieser Text wurde gesprochen von Cebel Küçükkaraka in der bei der TCDD vorgeführten türkischen Fassung des Videos "Magnetschnellbahnen: Die Zukunft des Reisens gestalten wir heute". Das Video ist auch auf der Jahresheft-DVD enthalten, ebenso wie eine englische und spanische Fassung. Hier kommt der englische Text:

Rapid Maglev Trains

Today, we are forming the future of transport

For the past 175 years, german trains have represented a successful system of mass transport. Until 40 years ago, they only moved by wheels on rails. But friction between wheels and rails results in strong forces on a small area, which result in an abrasion of material for vehicles and tracks. The higher the speed of a conventional train the higher are the costs of maintenance and repair. Reducing the wear and therewith the high costs has been a concern of the engineers for long time. In order to achieve substantial progress, small improvements on the wheels on rails were insufficient. A fundamental technical revolution was required.

Rapid maglev trains represent this revolution of track-guided high speed traffic, which became possible by technological innovations during the last two decades. Rapid maglev trains move without contact when levitating over the guideway, avoiding abrasion known from conventional trains. This will drastically minimize operating costs. Also noise pollution is considerably lessened because of the levitation: there is no longer a "screeching of rail", no rolling noise, no hammering. Compared with traditional trains, Maglev trains are very silent.

The German Transrapid is such a revolutionary development. In spring 2007, a new vehicle of the fast maglev train Transrapid was developed by ThyssenKrupp in Kassel and brought to the Transrapid Test Facility Emsland at Lathen. Transrapid TR09 was built by funds from the German Federal Government and the industry. It is a derivative of the famous

Transrapid TR08, which is in service since 2003 on the world's first commercial maglev line in Shanghai, with enthusiastically received by its users.

In Shanghai, the Transrapid operates on a 31 km (20 miles) long track between Lóngyáng Road Bank Area and Pudong Airport under the Name Shanghai Maglev Train. Thanks to its safety and acceleration capability, it can cover this distance within 7,5 minutes – travelling with top speeds up to 430 kph (270 mph). This is a record time that could not be reached with any conventional wheel-rail-system in the world.

In daily operation, Transrapid has a "time-table fidelity" of 99,9% making it much more reliable than any wheel-rail-train. Even when offshoots of Taifuns reach the metropolian area of Shanghai, operation of Transrapid is not affected. The Transrapid cannot derail, because it surrounds its guideway. Transrapid uses electric current - and this current is transmitted without physical contact - without trolley wires. Finally, Transrapid TR09 further enhance this system by inductive power supply.

After the start of regular test operation in Germany, the maximum speed was increased to up to 400 kph (250 mph). When the tests were completed successfully, it obtained the approval for personal transport. Since this time visitor runs for traffic experts and potential customers are performed at the Transrapid Test Facility.

Operating speed of the Transrapid could be increased to speeds of more than 600kph (375mph). This was recognized by Herrman Kemper, the inventor of the electro-magnetic levitation. The maximum speed reached on the German test track, was 450kph (278mph).

There we can experience the revolutionary advantages of Transrapid:

- fast and at the same time relaxing travel - smoother than any conventional train
- great acceleration without loss of comfort
- comparatively low noise due to contactless levitation and contactless power supply
- little land use, the area under the guideway can be used for other purposes

In comparison with wheel-rail-trains there is significantly less energy demand. At the same time Transrapid provides high speed service more comfortably and safely, than those reachable by wheel-rail-systems. Even if those speeds were available with conventional trains this could only be achieved with great safety risks, severe expense causing abrasion and even under the best conditions this is possible only for short moment.

The Transrapid Test Facility at Lathen is unique in the world. It offers the possibility to simulate and test specific conditions in advance for the construction of new Maglev lines in all parts of the world. In this way, new lines can be planned without delay, new specifications can be evaluated in advance and new projects can be realized fast and cost-efficiently compared to wheel-rail-trains. Accompanying system tests can take place during the planning phase. These important options only exist on the test facility in Emsland. During the construction of the Shanghai Maglev, the German test facility became important – virtually covering a distance of thousands of kilometers.

The future of high speed traffic belongs to rapid maglev trains. Rapid maglev trains can substitute environment-impacting air traffic up to distances of 1000 km (625 miles) better than every conventional wheel-rail-system. Transrapid surmounts an ascent of 10% instead of not more than 4% for conventional trains. It needs only half as wide curve radius at same speed. This results in less expensive tunnel constructions.

Rapid maglev trains are fast, safe and comparatively silent. One of the reasons for its difficulty to establish itself in the market is that companies which are profiting from abrasion see a threat revenue.

If rapid maglev trains enter a fair competition with conventional trains in realistic projects, there is little doubt, that maglev trains would win the competition. Today, we are forming the future of transport: for high-speed-traffic, rapid maglev trains are the solution par excellence.

Michael Dittmer et al.

This text resulted with the aid of members of International Maglev Board and Hans-Jürgen Böhm.

Lothar Wehrle
Dipl.-Betriebswirt

L. Wehrle · Ludwig-Erhard-Str. 6 · 26131 Oldenburg

Herrn
Bundesminister für Verkehr, Raumordnung
Dr. rer. pol. Peter Ramsauer
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

Ludwig-Erhard-Str. 6
26131 Oldenburg
Tel. 0441 54959

Oldenburg, 23.04.2010

Betreff: Hochgeschwindigkeitsneubaustrecke in NRW für ICE's zwischen den großen Städten Köln – Düsseldorf – Dortmund – Bochum – Essen und ...

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Ramsauer!

vor einigen Wochen entnahm ich der Presse, dass in NRW mit dem Min.-Präsidenten Dr. Rüttgers ein Vertrag auf Ausbau des Schienennetzes abgeschlossen worden ist. So sehr ich mich darüber freue, dass Sie in Ihrem Ministerium für frischen Wind sorgen und mit Energie und Tatkraft Projekte anpacken, so sehr bin ich entsetzt darüber, dass in Deutschland die zukunftsweisende Magnetschwebbahntechnologie nicht kommerziell angewandt werden soll, sondern nur der Export unterstützt wird. **Gerade die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen den großen Städten in NRW hätte, weil es sich um eine vom übrigen Gleisnetz abgetrennte Sonderstrecke handeln soll, mit der kostenmäßig um 50 % günstigeren Magnetschwebbahnstrecke versehen werden können.**

Doch nicht nur mich enttäuscht Ihre unverständliche, nicht nachzuvollziehende Handlungsweise, sondern viele Bürger, besonders den International Maglev Board. Ich erwähne noch einmal die Vorteile gegenüber der Rad-Schiene-Technik: Das sicherste Verkehrsmittel der Welt und das schnellste auf dem Boden. Kostenmäßig 50 % unter den Herstellungskosten einer Gleisstrecke wie schon einmal erwähnt! – Ein Leserbrief – "Bahn blockiert den Transrapid" ist beigelegt.

Bahn blockiert den Transrapid

Betrifft: *Berichterstattung über Transrapid-Technik*

Es sind oft die kleinen Meldungen, die aufhorchen lassen und zum Nachdenken anregen. Meldung 1: Auf Druck des Eisenbahnbundesamtes werden die Prüfintervalle für Radreifen an ICE-Zügen künftig alle 14 000 km durchgeführt. 2: Karfreitag müssen Reisende den ICE in Marburg wegen Überfüllung verlassen.

Wenn man weiß, dass die Bahn 300 000 km als Prüfintervall eingeplant und kalkuliert hat, bedeutet dies, dass sie kein Vertrauen mehr in ihre Technik hat, die uns mit Hochgeschwindigkeit durch unser Land befördern soll.

Wie will sie darüber hinaus mit den verbliebenen Zügen den Fahrplan einhalten und wer soll die Kosten der 20-fach häufigeren Prüfungen übernehmen? Natürlich der Bahnkunde oder der Steuerzahler. Die Bahn macht nicht mobil, sie baut ab. Sie blockiert eine zukunftsweisende innovative Technik, die eine ideale Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen den Regionen bieten würde - den Transrapid. Seit Jahren steht diese in Deutschland entwickelte Technik ausgereift bereit. Kaum Verschleiß, energieeffizient, umweltschonend und leise. Die Baukosten liegen bis zu 50 Prozent unter denen einer ICE-Strecke. Zu allem

Oberflus würde er sogar im Winter funktionieren (in diesem Winter bis zu 60 Prozent Ausfälle im Fernverkehr der Bahn). Bahngleise werden für den Güterverkehr gebraucht, um LKWs von den Autobahnen zu holen. Warum wird Geld verpulvert, bloß weil Rad-Schiene-Systemführer viel Geld mit einer überholten Technik verdienen? Mit diesem Geld könnten wir einen Wirtschaftszweig mit hochwertigen Arbeitsplätzen schaffen. Es lohnt sich, dafür zu kämpfen, dass der Zug nicht ohne uns abfährt.

Wolfgang David
Oldenburg
Jürgen Fastbinder
Hatten

Doch nicht nur die vorstehend aufgeführten Vorteile schlagen zu Buch, sondern auch die nahezu verschleißfreie Technik mit wesentlich geringeren Fahrgeräuschen, dazu noch raumsparend. Die Steigungen betragen 10 % gegenüber 3 % bei der Gleistechnik, die überwunden werden können, sind auch noch bemerkenswerte Vorteile. Die Weigerung, die neue Verkehrstechnologie einzuführen stattdessen aber an eine Jahrhundert alte Gleistechnik festzuhalten, ist mit passenden Worten nicht negativ genug zu beschreiben. Hier versagt der Sprachschatz! Ist vielleicht die Uneinsichtigkeit nicht der Grund, sondern korruptes Verhalten der Verantwortlichen?

Der ehemalige Bahnchef Mehdorn sollte für einen erfolgreichen Börsengang eine Prämie von 300 Mill. Euro erhalten. Das 700 Mill. Euro teure abgeschlossene Feststellungsverfahren wurde nicht für die geplante Magnetschwebbahnstrecke Hamburg-Berlin angewandt, weil Mehdorn mit Aussicht auf den Börsengang das Projekt Magnetschwebbahn auf Eis gelegt hat; damit wurden bislang 700 Mill. Euro vorläufig in den Sand gesetzt. Führende Politiker bei den Grünen haben vielfach ihren Parteimitgliedern verboten, positive Ansichten zur MSB-Technik zu äußern! Teilweise gibt es führende Verantwortliche, die kein Interesse an der MSB-Technik haben, weil man an dieser modernen Technik wenig verdienen kann!

Die Bahn beteiligt sich an der ablehnenden Haltung zur MSB-Technik im besonderen Maße - Es ist für mich nicht nachvollziehbar, dass verantwortliche Politiker, die für die Bahn zuständig sind, nicht diesem Treiben ein Ende setzen. **Die Bahn gehört**

dem Staat. Der Staat wird vom Bürger gebildet und mit deren Steuergeldern wurde die Entwicklung der MSB-Technik finanziert.

Der Bürger hat ein Anrecht auf die Nutzung dieser Technologie. Die Amtseide "Zum Wohle des Deutschen Volkes und Schaden von ihm abwenden" werden zur Farse, sie sind wertlos.

Allein der Vorteil, das sicherste Verkehrsmittel der Welt den Bürgern vorzuenthalten bedeutet eine sträfliche Vernachlässigung der Fürsorgepflicht. Ist unser Gemeinwesen derartig korrupt, dass elementare, bedeutsame Kriterien über Bord geworfen werden?!

Mittlerweile hat unser Land in der Korruptionshitliste der Staaten den Rang von Uganda erreicht. – Ein sehr trauriges Erscheinungsbild!! Ist das **DEMOKRATISCH**?

Sie können, sehr geehrter Herr Dr. Ramsauer, die bei Einführung von Magnetbahnen erheblich ersparten Kosten für einen beschleunigten Ausbau des Straßennetzes verwenden.

Lassen Sie sich nicht von fragwürdigen Lobbyisten beeinflussen. Gehen Sie den geraden Weg, der unserem Gemeinwesen zur Prosperität verhilft und verhindert, dass radikale Parteien an Einfluss gewinnen.

Die Freunde der zukunftsweisenden Technologien sind fortschrittliche, aber auch besorgte Bürger (wohin steuert unser Land?) werden es Ihnen danken. Haben Sie bitte die Weitsicht und den Mut, die MSB-Technik einzuführen!!

Viel Glück
viel Erfolg

Lothar Wehrle
Dipl.-Betriebswirt

PS: Dank eines neuen Betonschleuderverfahrens von Prof. Flessner konnten die Herstellungskosten einer Magnetbahnstrecke um 50 % gegenüber der Gleistechnik gesenkt werden. Maße und Gewichte der Elemente sind so gehalten, dass die Anwendung von Bestimmungen über den Güterschwerverkehr nicht zum Zuge kommt. Falls der kommerzielle Bau einer Magnetbahnstrecke in Deutschland nicht erfolgt, verkauft Prof. Flessner seine Patente ans Ausland.

Welt am Sonntag Nr.5 1. Febr. 2009



Die Magnetbahn Charta wurde von Prof. Flessner für das [International Maglev Board](#) ausgearbeitet und steht auf der dortigen Homepage in fünf Sprachen zum [Download](#) und Unterstützung bereit. Auch GFM-Mitglieder haben der Charta bereits zugestimmt:

Die Magnetbahn Charta

Fördern Sie diese internationale Magnetbahn Charta mit Ihrer Zustimmung!

→ → → www.pro-magnetbahn.de

Präambel

Diese Charta ruft dazu auf, Magnetbahntechnologien zukünftig bei allen relevanten Verkehrsinfrastrukturplanungen in Planungswettbewerbe und Abwägungen einzubeziehen – systemoffen, sinnorientiert und fair.

Magnetbahntechnologien sind keine „Wunder-Technik zur sofortigen Lösung aller Mobilitätsprobleme“ – doch sie lassen in bestimmten Fällen einen hohen Beitrag zur Gestaltung effizienter Mobilität erwarten. Magnetbahntechnologien sind zukunftsweisend, innovativ und aus volkswirtschaftlicher Perspektive wichtig.

Fakten, die Zukunft schaffen:

1. ☒ Energieeffiziente und umweltschonendere Mobilität durch Magnetbahnen!
2. ☒ Mit attraktiven Reisezeiten den Kurzstreckenflugverkehr ersetzen!
3. ☒ Intercity-Mobilität wird effizienter!
4. ☒ Sicherheit und Komfort erreichen höchstes Niveau!
5. ☒ Der Bau von Magnetschnellbahnwegen wird kostengünstiger!
6. ☒ Hochgeschwindigkeit und langsamer Verkehr brauchen separate Wege!
7. ☒ Versuchsanlagen bleiben Voraussetzung für Innovationserfolge!
9. ☒ Magnetbahnen sind zukunftsweisend, innovativ und wichtig!
10. ☒ Für eine Förderung der Magnetbahn Charta ...

Die Prüfung dieser Aspekte sollte im Einzelfall, je Projekt, im Vergleich mit Rad-Schiene und Flugzeug erfolgen und unvoreingenommen, objektiv und faktenbasiert sein.

Hier können Sie die Magnetbahn Charta unterstützen: → → → www.pro-magnetbahn.de

Eine geeignete Planung und Realisierung vorausgesetzt, kann für Magnetbahnen grundsätzlich gelten:

1. ☒ Energieeffiziente und umweltschonendere Mobilität durch Magnetbahnen

Verkehr und Mobilität benötigen stets Energie und Ressourcen. Magnetbahnen können im direkten Vergleich zu anderen Verkehrssystemen allerdings deutlich energieeffizienter und umweltfreundlicher sein – im Hochgeschwindigkeitsverkehr speziell im Vergleich zum Flugzeug. Magnetbahnen haben zudem im Betrieb keine direkten Schadstoff-Emissionen und sind im Vergleich zu anderen motorisierten Verkehrssystemen sehr leise.

Magnetbahnen können im Hinblick auf Betrieb und Wartung als Verkehrssysteme mit insgesamt besonders positiver Nutzen-Kosten-Bilanz gelten. Kommende technologische Weiterentwicklungen werden diese Bilanz erwartbar noch deutlich weiter verbessern.

2. Mit attraktiven Reisezeiten den Kurzstreckenflugverkehr ersetzen

Bei der Reisezeit auf Intercity-Distanzen bis zu etwa 1.000 km können Magnetschnellbahnen allen anderen Verkehrssystemen deutlich überlegen sein: Flugverkehr auf Kurz- und Mittelstrecken kann attraktiv ersetzt werden.

Die hohe Beschleunigungsfähigkeit, eine dauerhaft hohe Reisegeschwindigkeit sowie die durch flexible Fahrwege relativ einfache Erreichbarkeit von Stadtzentren können zu besonders kurzen Gesamtreisezeiten führen. Zugleich sind hohe Taktdichten möglich, die für Kunden eine erheblich verbesserte Reiseflexibilität ermöglichen.

3. Intercity-Mobilität wird effizienter

Magnetschnellbahnen verkehren auch bei 600 km/h nahezu verschleißfrei und sind somit im Fahrbetrieb deutlich kostengünstiger als Rad-Schiene-Schnellverkehrssysteme, die stets einen hohen Instandhaltungsaufwand betreiben müssen. Rad-Schiene-Systeme leiden mit steigendem Geschwindigkeitsniveau unter einem exponentiell ansteigenden Verschleiß. Generell ist ein Betrieb von Rad-Schiene-Systemen nur bis etwa 200 oder 250 km/h ökonomisch sinnvoll, darüber liegende Geschwindigkeiten sind bei Rad-Schiene in der Regel prestige-getrieben und hier mit enormen Betriebskostensteigerungen verbunden.

Die hohen Instandhaltungsaufwendungen von Rad-Schiene-Systemen besonders im Hochgeschwindigkeitsverkehr werden in wirtschaftlichen Betrachtungen in der Regel entweder übersehen oder erheblich unterschätzt.

Magnetschnellbahnen stehen bei 250 km/h dagegen erst am unteren Rand ihres Leistungspotentials. Ihre weitgehende Freiheit von Verschleiß und die entstehenden, geringeren Wartungsaufwendungen gehören dabei zu ihren größten prinzipiellen Vorteilen.

4. Sicherheit und Komfort erreichen höchstes Niveau

Bei Reisekomfort und Sicherheit können Magnetschnellbahnen anderen spurgeführten Schnellverkehrssystemen deutlich überlegen sein. Durch eine Umgreifung des Fahrwegs (Germany) oder eine Einbettung in den Fahrweg (Japan) sind die Fahrzeuge prinzipiell entgleisungssicher. Magnetbahnen gelten inzwischen als die insgesamt sichersten und komfortabelsten Schnellverkehrssysteme der Welt.

5. Der Bau von Magnetschnellbahnwegen wird kostengünstiger

Die Kosten für den Bau von Hochgeschwindigkeits-Infrastruktur bei Rad-Schiene oder Magnetschnellbahn haben sich durch technologische Entwicklungen der letzten Jahre weitgehend angenähert. Für Magnetschnellbahnen sind zudem weitere Kostenreduzierungspotenziale zu erwarten. Für topographisch anspruchsvolle Strecken bieten Magnetschnellbahnen aber bereits heute deutliche Kostenvorteile bei der Infrastrukturerstellung.

6. Hochgeschwindigkeit und langsamer Verkehr brauchen separate Wege

Spurgeführter Hochgeschwindigkeitsverkehr kann nur dann sicher und effizient sein, wenn er von langsamem Güter- und Personennahverkehr völlig abgetrennt betrieben wird. Die infrastrukturelle Eigenständigkeit von Magnetschnellbahnen (= eigener Fahrweg) ist somit ein wichtiger Systemvorteil, der Sicherheit, Effizienz und Fahrplantage im Hochgeschwindigkeitsbetrieb insgesamt erst ermöglicht.

7. **Versuchsanlagen sind Voraussetzung für Innovationserfolge**

Versuchsanlagen sind eine Voraussetzung für die Weiterentwicklung der jeweiligen Magnetschnellbahnsysteme. Besondere Bedeutung kommt den Versuchsanlagen im japanischen Yamanashi und im deutschen Emsland (TVE) für die Tests zu konkreten Magnetschnellbahnprojekten zu. Hier werden spezielle Trassierungen und Spezifikationen simuliert und optimiert, die in den Projekten in weit entfernten Gebieten dann realisiert werden können. Die Realisierungszeiträume für weltweite Projekte können durch Versuchsstreckentests erheblich verkürzt werden – zum Teil um Jahre.

8. **Langfristiger gesellschaftlicher Nutzen statt temporäre Bilanzaufwertung**

Rad-Schiene-Fahrzeughersteller interessieren sich für möglichst hohe Umsätze aus Wartung und Verschleißbewältigung. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht kann hoher Verschleiß für Rad-Schiene-Hersteller vorteilhaft sein, da dies Aufträge zur Instandhaltung erzwingen kann.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht sind dagegen möglichst geringe Aufwendungen für Wartung und Reparatur mechanischer Verschleißteile wünschenswert: Geringere Instandhaltungskosten im Betrieb tragen wesentlich zu preiswerter Mobilität bei. Für Magnetbahnen, die selbst bei höchsten Geschwindigkeiten berührungslos entlang ihres Fahrwegs schweben, sind solch niedrige Instandhaltungskosten typisch. Ein Betrieb von Magnetbahnen ist in diesem Sinne auch aus volkswirtschaftlicher Sicht vorteilhaft und wünschenswert.

9. **Magnetbahnen sind zukunftsweisend, innovativ und wichtig**

Magnetschnellbahnen sind Verkehrssysteme von hoher Bedeutung für die Zukunftsperspektiven von Regionen, Ländern und Staaten. Sie können wichtige Standortvorteile schaffen. Magnetbahnen sind revolutionäre Strukturinnovationen – und können zugleich als Technologie-Entwicklungsplattformen wirken (z.B.: Supraleitung, neue Werkstoffe). Sie können einen positiven volkswirtschaftlichen Nutzen durch die Optimierung von räumlicher Vernetzung, Reisezeitminimierung und Ressourceneffizienz eröffnen. Ein sinnvoller Einsatz begünstigt gesamtgesellschaftliche Vorteile und ist zudem stark image- und prestigewirksam.

10. **Für eine Förderung der Magnetbahn Charta ...**

Unterstützer der Charta befürworten

- eine faktenbasierte Bewertung von Magnetbahnen,
- diskriminierungsfreie, system-offene Ausschreibungen unter Einbeziehung von Magnetbahnen bei konkreten Projekten
- einen fairen, wissenschaftlich fundierten Vergleich mit konventioneller Rad-Schiene und dem Flugzeug.

Magnetbahnen aller Technologien sollen dort realisiert werden, wo sie auf Basis objektiver Abwägungen sinnvoll sind. Besonders wichtige Beurteilungskriterien hierfür sind

- langfristige volkswirtschaftliche, gesellschaftliche Wirkungen und
- Life Cycle Costs (Lebensdauerkosten).

Die Unterstützer stimmen den grundsätzlichen Aussagen der Charta gesamtheitlich zu. Individuell unterschiedliche Schwerpunktsetzungen, abweichende Meinungen zu Detailfragen oder Präferenzen für ein bestimmtes System bleiben davon unberührt. Weiterführende Diskussion ist vorteilhaft und wünschenswert.

Wir empfehlen die Förderung der Magnetbahn Charta. Hier geht es direkt zur Seite:
http://charta.magnetbahnforum.de/index.php?de_foerderer-der-charter



Wer wir sind und was wir tun

Das Internationale Magnetbahnforum ist ein gemeinnütziger Verein zur weltweiten Förderung der Magnetbahntechnologien (z.B. „Transrapid“, Urban Maglev und andere Maglev Systeme) in Gesellschaft, Wissenschaft und Forschung.

Unsere vielfältigen Aktivitäten richten sich auf Anwendungsmöglichkeiten und Grundlagenforschung zu Hochgeschwindigkeits- und Nahverkehrs-Magnetbahnen: Die potentiellen Chancen und Wirkungen für Mensch, Mobilität, Gesellschaft, Natur, Wirtschaft und Kultur stehen dabei im Mittelpunkt.

Die Ziele

- **Öffentlichkeitsarbeit** in den Medien und im Internet, zur Förderung der Informationsgewinnung und -vermittlung zur Magnetbahntechnologie, in Deutschland speziell auch zum Transrapid. E-mail-Newsletter an Medienvertreter und interessierte Bürger. Auch ein eigenes Diskussionsforum besteht bereits: → www.magnetbahnforum.de
- **Die Magnetbahn-Charta:** Bürger und interessierte Fachleute zusammenbringen, informieren, gemeinsame Aktionen, Unterschriftenaktionen zu Projekten und der Magnetbahn-Charta. → www.pro-magnetbahn.de
- **Konferenzen, Exkursionen und Veranstaltungen** auf nationaler und internationaler Ebene durchführen (Non-profit).
- **Wissenschaftliche Kooperationen** zur Magnetbahnforschung stärken, um Diskussionen und Dokumentationen zu den Magnetbahnen inhaltlich zu fördern.
- **Studentische Arbeiten** an Hochschulen inhaltlich fördern und Kooperationen mit Hochschulen und anderen staatlich anerkannten Schulen betreuen.

Engagieren Sie sich!

In unserem gemeinnützigen Verein arbeiten alle Mitglieder ehrenamtlich. Unsere Arbeit ist aber ohne ein Minimum an finanziellen Ressourcen nicht möglich. Wenn es Ihnen möglich ist: Unterstützen Sie unsere Aktivitäten für die Magnetbahntechnologien durch Ihre inhaltliche Beteiligung – und vielleicht auch finanziell?

Da wir vom Finanzamt als gemeinnützig anerkannt sind, sind wir berechtigt, Zuwendungs-Bestätigungen auszustellen (Steuer). Geben Sie beim *Verwendungszweck* daher bitte Ihren Namen, Anschrift und möglichst eine E-Mail Adresse an. Bestätigungen stellen wir gern ab einer Zuwendung von 100,- Euro aus. Vielen Dank!

The International Maglevboard e.V.

www.pro-magnetbahn.de

Stadtsparkasse München - BLZ 701 500 00 - Konto 100127 6243
IBAN: DE66 7015 0000 1001 2762 43 SWIFT-BIC : SSKM DE MM XXX

Ihr Vorstand des International Maglevboard e.V.

Prof. Dr. Joh. Klühspies - Dipl. Ing. Martin Retzmann - Dipl. Ing. Martin Stockl

Mit dem Transrapid wären viele Reisende schon längst zu Hause gewesen.



Gegen die Natur sind wir machtlos. Zugüberfüllungen, Zugausfälle oder -verspätungen und Staus auf den Autobahnen sind aber von Menschen gemacht.

Die Vulkanasche hat uns gezeigt, wie empfindlich die Mobilität hunderttausender Menschen von einer Stunde auf die andere eingeschränkt wird. Sie hat aber auch gezeigt, dass Mobilität heute anders organisiert werden muss.

Wir brauchen den Transrapid als Verbindung zwischen Regionen im Hochgeschwindigkeitsbereich.

Seit Jahren steht diese in Deutschland entwickelte Technik ausgereift bereit. Kaum Verschleiß, niedrigste Schallemissionen, energieeffizient und umweltschonend. Mit attraktiven Reisezeiten könnte sie den Kurzstreckenflugverkehr ersetzen, was eine ganze Reihe von Fluggesellschaften auch mittragen würde. Die Baukosten liegen bis zu 50% unter denen einer ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke. Er würde sogar im Winter problemlos funktionieren (in diesem Winter bis zu 60% Ausfälle im Fernverkehr der Bahn). In einer veränderten Mobilitätsgesellschaft wird die Bahn dringend im Nah-, Regional- und Güterverkehr gebraucht. Dafür wären endlich schnelle Strecken frei, um LKW's von den Autobahnen zu bekommen.

- Die durch Staus auf den Autobahnen jährlich entstehenden Kosten hat Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer mit 100 Mrd. EUR jährlich beziffert.
- Prüfintervalle für Radreifen an den ICE-Zügen werden künftig alle 14.000 km durchgeführt – geplant und kalkuliert waren ursprünglich 300.000 km. Die Wartungskosten steigen also um das 20fache.
- Der Transrapid bietet sich als Partner aller AIRLINES für Entfernungen bis 1.000 km an – hierdurch Ersparnis von Kerosin für entfallende Warteschleifen und Umwegstrecken, die für eine namhafte Airline allein täglich 500.000 Liter betragen.

Mit diesem Geld könnten wir einen Wirtschaftszweig mit vielen hochwertigen Arbeitsplätzen in Deutschland schaffen. Transrapid fahren ist wie Fliegen in Höhe Null - mit 400 km/h.

Fahrtzeiten-Beispiele (jeweils City-City):

Hamburg-Berlin 55 Minuten, Hamburg-München 120 Minuten, Hannover-Dortmund 35 Minuten.

Viele festsitzende Flugreisende wären bequem abends wieder zu Hause gewesen.

Unser Initiativkreis PRO TRANSRAPID hat keine finanziellen Interessen. Wir sind Bürger/innen dieses Landes, die eine Wende in der Verkehrspolitik und endlich den Einsatz einer in Deutschland entwickelten Technik wollen, bevor China beginnt, sie in anderen Länder einzusetzen (Brasilien, USA, Spanien/Teneriffa, Türkei).

Es lohnt sich, dafür zu kämpfen, dass der Zug nicht ohne Deutschland abfährt. Unterstützen können Sie uns, indem Sie sich informieren unter www.transrapid.de (Rubrik „Fragen“) oder unter www.hochgeschwindigkeitszuege.com.

**Fordern Sie unsere Presseinformation „Der Transrapid hat Zukunft“ an bei:
Rolf Trauernicht, Kirchweg 10, 26629 Großefehn.**

Verantwortlich i.S.d.P.: Initiativkreis PRO TRANSRAPID . Adresse s.o.

Rolf Trauernicht, Prof. Dr. Ing. Hermann C. Flessner, Rechtsanwalt Hans-Jürgen Gosch, Dipl. Ing. Heinz-Werner Schwarz, Jürgen Fastbinder, Wolfgang David

Amr. Zeitung
6/3/2010

Entwickeln statt abwickeln

Neues Konzept für Erhalt der Transrapid-Teststrecke in Lathen gefragt

hh/ten BERLIN/LATHEN. Die Reaktionen aus der Region und Berlin waren übereinstimmend: Erleichterung und Schulterklopfen, dass es mit viel politischem Einsatz gelungen ist, den Betrieb der Transrapid-Versuchsanlage in Lathen bis zum Jahresende zu sichern.

Bis die 4,9 Millionen Euro freigegeben wurden, gingen schwierige Verhandlungen im Haushaltsausschuss des Bundestages bis zum Freitagmorgen um vier Uhr voraus. Zunächst hatte die FDP Bedenken gegen weitere Gelder geäußert, nun werden die Transrapid-Millionen durch Kürzungen der „Beiträge an

internationale Organisationen“ sowie „Beiträge aufgrund internationaler Vereinbarungen über die Zivilluftfahrt“ finanziert.

Maßgeblich beteiligt an der Mittelfreigabe waren der CDU-Haushälter Georg Schirmbeck (Osnabrücker Land) und seine FDP-Kollegin Claudia Winterstein (Hannover). Der emsländische Landrat Hermann Bröring reiste kurzfristig in die Hauptstadt, um – wie auch die örtliche Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann (CDU) – im Hintergrund zu wirken. Den Durchbruch brachte laut Connemann die Zusage von Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann

(CDU), gemeinsam mit den Verantwortlichen im Emsland ein Konzept für die mittel- und langfristige Nutzung der Technologie zu entwickeln. Unabhängig davon will das Ministerium noch in diesem Jahr selbst in Brasilien die konkreten Vermarktungschancen sondieren. Erst im Januar hatte der brasilianische Regierungschef Lula bei einem Besuch im Kanzleramt das grundsätzliche Interesse an dieser Technologie bekundet.

Verbunden mit der Bewilligung der Millionen für die Teststrecke ist die Aufforderung an die Regierung, für den Haushalt 2011 ein „schlüssiges Abwicklungs-

konzept für die Anlage vorzulegen“, wie es hieß.

Im Emsland wird diese Abwicklung aber eher als Entwicklungsauftrag angesehen. So favorisiert Emslands Landrat Hermann Bröring ein Testzentrum für Elektromobilität. „Das bietet Perspektiven.“ Lathens Samtgemeindebürgermeister Karl-Heinz Weber spricht davon, dass „wir die Chance haben, nun erneut etwas Zukunftsorientiertes für die Verkehrspolitik der nächsten Jahrzehnte in Lathen zu schaffen.“ IABG-Betriebsratschef Werner Brameyer sieht „eine realistische Zukunftschance“.

Bröring will nun mit einem detaillierten Konzept nachlegen. Für ihn stehe fest, dass „die Transrapid-Technologie für die weitere Entwicklung der Elektromobilität eine gute Grundlage bietet“. Es mache keinen Sinn, an anderer Stelle eine Teststrecke zu errichten. Zudem ist Bröring überzeugt, dass das Batteriesystem des Transrapids für die Speicherung von Windenergie zu gebrauchen sei.

Erleichtert über die Entwicklung zeigte sich Marco Graf, IHK-Hauptgeschäftsführer für Osnabrück und das Emsland. Er appellierte an die beteiligten Firmen, „die verbleibenden Monate für eine Exportoffensive des Transrapid zu nutzen.“

TESTSTRECKE Finanzierung für weiteren Testbetrieb bewilligt – Brasilien-Pläne

In diesem Jahr stehen 5,2 Millionen Euro zur Verfügung. Auch die Nachnutzung des Geländes wird diskutiert.

LATHEN/BERLIN/DDP – Der Testbetrieb auf der Transrapid-Strecke im emsländischen Lathen kann länger als bislang geplant weiterlaufen.

Die Entscheidung der Bundesregierung, die Erprobung der Magnetschwebbahn-Technik für ein weiteres Jahr bis Ende 2010 zu sichern, sei eine „tolle Nachricht“, sagte am Freitag der emsländische Landrat Hermann Bröring (CDU). Zuvor war bekannt geworden, dass die Strecke bis Ende des Jahres durch den Bund weiterfinanziert wird. In diesem Jahr stehen 5,2 Millionen Euro zur Verfügung.

Sollte der Verkauf des Transrapids nach Brasilien klappen, dann „muss und wird der Testbetrieb weitergehen“, sagte Bröring. Andernfalls böte sich die Teststrecke als Testzentrum für Elektromobilität speziell für den öffentlichen Personennahverkehr an. „Es wäre unsinnig, hier 40 Millionen in die Hand zu nehmen, um den Transra-

pid zurückzubauen und an anderer Stelle ein neues Testzentrum zu errichten“, betonte der Landrat. In Lathen gebe es alle infrastrukturellen Möglichkeiten für die Planung und den Tests.

Aufgabe des Landkreises Emsland und der Gemeinde Lathen sei es nun, mit der Münchener Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft (IABG) als Betreiberin der Teststrecke das vom Bund geforderte Nachfolgekonzept für die weitere Nutzung der Anlage zu erarbeiten, das zum Tragen käme, wenn es die Magnetbahnstrecke in Brasilien nicht geben wird.

Derzeit stecke die Elektromobilität noch in den Kinderschuhen und die heutige Lithium-Ionen Technologie für Elektrofahrzeuge stoße jetzt schon an ihre Grenzen. Im Zuge künftiger Projekte könne auf der Teststrecke untersucht werden, inwieweit eine berührungsfreie Versorgung mit Energie möglich sei, sagte Bröring. Die IABG wolle hierbei in Deutschland agierende internationale Institute mit einbeziehen. Von einer solchen Entwicklung könnten auch kleine und mittelständische Unternehmen der Region profitieren.

Transrapid: Landrat froh über Geldzusage

NIEDERSACHSEN

SONNABEND, 6. MÄRZ 2010

Transrapid-Teststrecke

Bild Online vom 27.04.2010

Internet-Publikation / täglich, Berlin

WebLink

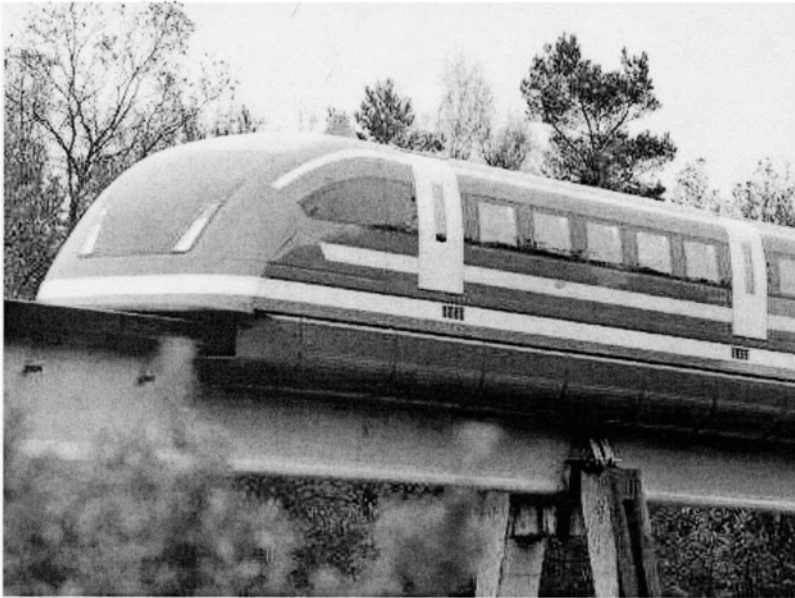
Rubrik Transrapid-Teststrecke
Visits 137.332.708
Reichweite 4.577.757
Anzeigenäquivalenz 36.622 EUR

Ramsauer sichert Transrapid Unterstützung zu

Lathen (dpa/Ini) - Der Transrapid bleibt in Fahrt: Obwohl es nach wie vor keinen Auftrag aus dem Ausland für die Magnetschwebbahn gibt, hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) der Teststrecke im Emsland seine volle Unterstützung zugesichert. "Der Transrapid ist ein großartiges Technologie-

projekt", sagte Ramsauer am Dienstag bei einer Testfahrt mit dem Zug in Lathen. Es gebe "klare Chancen" für eine Vermarktung in Brasilien. Auch die USA, die Türkei und China haben nach Ramsauers Einschätzung Interesse an der Transrapidtechnik. Der Weiterbetrieb der Anlage in Lathen ist durch 5,2

Millionen Euro Zuschuss des Bundes gesichert, aber nur bis Ende des Jahres.



Ramsauer sieht eine wirtschaftliche Perspektive für den Transrapid. (Archiv) Foto: dpa

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE T6 · DIENSTAG, 15. JUNI 2010 · NR. 135

Ramsauer besucht Transrapid-Teststrecke

Lathen (dpa/Ini) - Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) besucht heute erstmals die Transrapid-Teststrecke im Emsland. Der Weiterbetrieb der Anlage in Lathen ist dank eines Zuschusses des Bundes von 5,2 Millionen Euro bis Ende 2010 gesichert. Mangels potenzieller Käufer für die Magnetschwebe-

technik war eine Stilllegung ursprünglich bereits im Mai geplant. Vermarktungschancen hatte Ramsauer zuletzt vor allem in Brasilien, der Türkei und den USA gesehen. Im März hatte Niedersachsens Verkehrsminister Jörg Boede (FDP) bei einem Brasilienbesuch für den Transrapid geworben.

Bundesverkehrsminister Ramsauer zu Besuch bei Transrapid-Teststrecke

Bundesverkehrsminister Ramsauer startet heute der Transrapid-Teststrecke im niedersächsischen Lathen einen Informationsbesuch ab. Der Minister plant einen Rundgang durch die Werkshallen und den Fahrleitstand und will sich so über die Hochgeschwindigkeits-Teststrecke und die Magnetschwebetechnik informieren. Voraussichtlich wird er

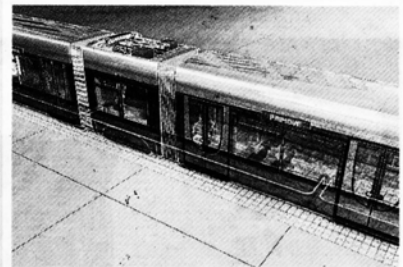
auch an einer Probefahrt teilnehmen. Ursprünglich war vorgesehen gewesen, den Testbetrieb in Lathen bereits im Juni 2009 einzustellen. Er wurde jedoch verlängert, da man hofft, dadurch die Vermarktungschancen für das Technologieprojekt zu wahren. Der letzte Interessent an der Technik war Brasilien. Unternehm.de-Redaktion: Michaela

Wolf (Quelle: ddp)

STRASSENBAHN

Unterwegs ohne Oberleitung

Die Stadtwerke Augsburg richten einen oberleitungslosen Fahrbetrieb für Straßenbahnen mit Technik von Bombardier Transportation ein. Im Sommer 2010 beginnt der Bau eines 800 Meter langen Abschnitts, der mit dem Primove-System von Bombardier ausgerüstet wird. Das Unternehmen liefert derzeit 27 neue Trams vom Typ Flexity Outlook an die Stadt Augsburg, in denen die neue Primove-Technik verbaut wird. Dabei wird der Fahrstrom nicht aus einer Oberleitung bezogen, sondern kontaktlos aus einem



unterirdisch installierten System. Dieses wird nur dann aktiv geschaltet, wenn es völlig vom Zug überdeckt wird. Eine unter dem Fahrzeug montierte Aufnahmespule wandelt das von unterirdisch verlegten Kabeln erzeugte magnetische Feld in elektrischen Strom um, der wiederum das Fahrzeugtriebssystem speist. Außerdem wird in die mit Primove-Technik ausgerüsteten Fahrzeuge der Mitrac Energy Saver eingebaut. Dessen Kondensatoren speichern die Energie, die bei jedem Bremsen freigesetzt wird, und geben sie beim Beschleunigen oder auch bei gleichmäßiger Fahrt wieder ab. Bei Straßen- und Stadtbahnen spart das bis zu 30 Prozent. Zu den Vorteilen des Systems zählen die Unabhängigkeit der Stromversorgung von Witterungsbedingungen, die einfache Montage und der geringe Verschleiß mit den resultierenden niedrigen Lebenszykluskosten. Außerdem stören weder Masten noch Drähte der Oberleitung das Stadtbild. (pts.)

Und danach die Magnetbahn!

Ramsauer: Transrapid-Teststrecke muss bleiben

Lathen (ddp-nrd). Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hat sich am Dienstag für den Erhalt der Transrapid-Teststrecke im emsländischen Lathen ausgesprochen. Er werde sich persönlich dafür stark machen, dass der Betrieb der Teststrecke auch über das bis jetzt noch feststehende Enddatum im Dezember 2010 fortgeführt werde, sagte Ramsauer bei einem Besuch der Teststrecke. Es könne nicht sein, "dass deutsche Hochtechnologie wegen politischer Ignoranz ins Ausland abwandern muss und wir später gezwungen sind, diese Technologie mühsam wieder nach Deutschland zurückzuholen", sagte Ramsauer. Diesen Artikel weiter lesen

Der Minister nannte es eine "Todsünde", dass in ganz Deutschland noch keine Magnetbahn im Einsatz sei. Die emsländische CDU-Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann hatte zuvor erklärt, dass die Ereignisse der letzten Wochen mehr als deutlich gezeigt hätten, dass ein Verkehrssystem wie der Transrapid "unverzichtbar" sei. "Wie viele hätten sich in den letzten Wochen darüber gefreut, wenn es in Europa den Transrapid gegeben hätte", sagte sie in Anspielung auf die Sperrung des deutschen

Luftraums.

Connemann erklärte zudem, dass das weltweite Interesse am Transrapid und der Magnetschwebetechnik nach wie vor enorm sei. Allerdings fragten sich potenzielle Käufer, wie sich Deutschland zu seiner eigenen Entwicklung stelle. Daher, so Connemann, sei es besonders zu begrüßen, "dass wir hier und heute der Öffentlichkeit im Schulterschluss zeigen, dass die Politik hinter dem Transrapid steht."

Zuvor hatte sie bereits auf die historische Bedeutung des Besuchs Ramsauers verwiesen. Der Verkehrsminister habe an der "ersten öffentlichen Fahrt des Transrapids" seit dem verheerenden Unfall 2006 teilgenommen.



Ramsauer: Transrapid-Teststrecke muss bleiben

MITTWOCH, 12. MAI 2010
FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND

Transrapid soll USA erobern

Deutsche wollen Magnetschwebebahn für Hochgeschwindigkeitsstrecken anbieten

VON SABINE MUSCAT, WASHINGTON

Deutschland hofft jenseits des Atlantiks auf neue Chancen für den Transrapid. Im Wettbewerb mit Anbietern aus Frankreich, Japan, Kanada und China wollen sich deutsche Unternehmen um Aufträge zum Bau von Hochgeschwindigkeitseisenbahnstrecken in den USA bewerben. Neben der Rad-Schiene-Technik soll auch die Magnetschwebetechnik Teil eines Angebotspakets sein.

„Der Transrapid ist ein Meisterwerk deutscher Ingenieurskunst, er wurde nur fünfzig Jahre zu früh entwickelt“, sagte Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, der FTD in Washington. „Es darf nicht sein, dass wir das aufgeben.“

Die Bundesregierung will das Kapitel des Zuges, der in Deutschland nie gebaut wurde, international nicht abschließen. Erst kürzlich hatte sie erreicht, dass die Magnetschwebetechnologie Teil eines Angebots an Brasilien wurde. Verkehrsminister Peter Ramsauer bekannte sich Ende April beim Besuch der Teststrecke im Emsland zum Transrapid.

Bomba reiste gestern mit einer Delegation weiter nach Florida und Kalifornien, um für deutsche Eisenbahntechnologie zu werben und den Bedarf vor Ort zu erkunden. Er wird von Vertretern von Siemens, Thales und Transrapid begleitet. „Das Ziel dieser Reise ist es nicht,

Große Pläne

Geplante Schnellzugstrecken — und bestehende Zugverbindungen — in den USA



FTD/In; Quelle: Federal Railroad Administration

Abschlüsse zu produzieren, sondern zu zeigen, was wir an Technologien haben“, so Bomba.

US-Präsident Barack Obama hat den Aufbau eines moderneren und umweltfreundlicheren Transportwesens in den USA als eine Priorität definiert. Die US-Regierung hatte in ihrem Konjunkturprogramm

8 Mrd. \$ für High-Speed-Rail-Projekte vorgesehen. Im Juni vergibt der Staat weitere 2,5 Mrd. \$ für schnelle Zugverbindungen.

Die Deutschen treffen auf starke Konkurrenz, darunter den US-Konzern General Electric, der mit einem Partner aus China kooperiert. Bomba betonte, dass auch deutsche Unternehmen Jobs in den USA sichern würden. Siemens produziert bereits Stadtbahnen in Sacramento. Der französische Konzern Alstom, Hersteller des TGV, hat die bisher schnellsten Züge vom Typ Acela in den USA gebaut.

Unklar ist die Finanzierung der Projekte. Die staatlichen Zuschüsse sind gering, und den Bundesstaaten fehlt das Geld. Kalifornien hat für die 43 Mrd. \$ teure erste Phase seines Projekts erst 12 Mrd. \$ aufgebracht. Eine Beteiligung der Industrie könnten die Lösung sein.

Als möglicher Einsatzort für den Transrapid gilt die Stadt Pittsburgh, die eine Magnetschwebebahn vom Flughafen in die Stadt bauen möchte. Doch auch für die Magnetschwebetechnik stehen nicht nur die Deutschen bereit: US-Verkehrsminister Ray LaHood war gestern zu einer Testfahrt in Japan.



Ausschnitte aus den Reden anlässlich des Besuches von Minister Dr. Peter Ramsauer am 27.04.2010 in Lathen

Abgeordnete Gitta Connemann (MdB):

" ... Eines haben wir durch die Ereignisse der letzten Wochen auch erlebt, daß wir mehr Verkehrssysteme brauchen als wir heute haben – und wie gut wäre es in den vergangenen Wochen gewesen, wenn wir einen Transrapid gehabt hätten, der durch ganz Europa fährt.

... Denn die Welt ist an dieser Technologie interessiert, das haben uns die Verhandlungen in Brasilien gezeigt. Die Minister, mit denen wir gesprochen haben, haben uns gesagt: 'wir machen eine systemoffene Ausschreibung für eine Strecke, die zur Fußballweltmeisterschaft auf den Weg gebracht werden soll, wir glauben an den Transrapid, aber wir wollen wissen, wo steht Deutschland'.

... Wir konnten jetzt sagen, aber voller Überzeugung: 'Deutschland, und zwar das zuständige Ministerium, das Bundesverkehrsministerium, mit – an der Spitze – unserem Minister Peter Ramsauer, steht nicht nur zur Technologie mit Worten, sondern mit Taten. ..."

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer:

" ... Ich wünsche mir natürlich, daß die Vermarktungschancen, die wir haben, und von denen ich überzeugt bin, daß diese Vermarktungschancen jetzt in den kommenden Monaten, ja, in den kommenden Jahren, genutzt werden.

... Insofern sage ich auch klipp und klar, waren es schon fast politische Totsünden, die dazu geführt haben, daß nirgendwo in Deutschland heute ein Transrapid fährt. Daß Hamburg – Berlin schon quasi in den Startlöchern stand und dann wieder aus welchen Gründen auch immer – ich sage auch ein Stück weit ideologische Gründe – wieder abgeblasen wurde. Dies ist eine politische Totsünde.

... Um so mehr müssen wir jetzt zusammenhalten, wenn es um zukünftige Chancen geht. Wir haben klare Chancen in Brasilien. Wir haben gute Chancen in den Vereinigten Staaten. In Brasilien hat Staatssekretär Bomba akquiriert.

... Wir haben eine klare Verhandlungslage in der Volksrepublik China. Wir haben Nachfragen aus der Türkei. Der türkische Kollege war erst vor kurzem bei mir, und wir haben auch darüber gesprochen. Und ich wünsche mir auch, daß alle an diesem Projekt beteiligten Unternehmen an diesem Strange ziehen.

... Das ist die Politik, für die ich stehe. Wir haben das erste glattgezogen. Jetzt bin ich hier. Nehmen wir uns die weiteren Schritte entschlossen vor. Ich bin mit gespannt, was wir heute zu Gesicht und zu Gehör bekomme. Vielen herzlichen Dank und alles Gute."

Nach der Transrapid-Fahrt sagte der Minister unter anderem:

"... Sie sind ja alle mitgefahren. Sie haben auch dieses Fahrgefühl erlebt. Selbstverständlich spielt nicht nur Geschwindigkeit eine Rolle zur Überwindung von Distanzen, sondern auch das subjektive Fahrgefühl, das man als Fahrgast hat. Sie kennen ja den Spruch: 'Nur fliegen ist schöner'. Dies gilt hier beim Transrapid nicht. Denn mit dem Transrapid schwebt man. Man fliegt gleichsam knapp über Grund, so daß man sagen kann: 'Transrapid fahren ist genau so schön als fliegen'. Dieses spürt man, wenn man auf dieser Strecke fährt. ..."

Michael Dittmer

Der Text wurde einer Videoaufzeichnung von [WEB TV Emsland](#) entnommen.

Türkei plant mit Transrapid

Schwebetechnik Deutsche Wirtschaftsminister führen Gespräche in Ankara



Der Transrapid TR 09 auf der Teststrecke in Lathen BILD: dpa



Planungen laufen. Damit könnte möglicherweise auch die Teststrecke im emsländischen Lathen gerettet werden. Bundeswirtschaftsminister Rainer Brüderle und sein niedersächsischer Amtskollege Jörg Bode (beide FDP) äußerten sich nach Gesprächen in der Türkei zuversichtlich über einen Verkauf.

Niedersachsens Landesminister Bode wirbt mit Kostenvorteilen. Auch die Bundesregierung sieht gute Chancen.

VON MARCO SENG, ZURZEIT TÜRKEI

ISTANBUL - Neue Chance für den Transrapid. Die Türkei ist an einem Kauf der Magnetschwebetechnik aus Niedersachsen interessiert. Die

„Ich freue mich über das Interesse der Türkei an der Magnetschwebetechnik“, sagte Bode der **NWZ**. Er hatte unter anderem mit dem Verkehrsministerium in der türkischen Hauptstadt Ankara über das Projekt gesprochen. Nach Bodes Angaben will die Türkei ihr Schienennetz für den Personen- und Güterverkehr ausbauen. Der Transrapid habe Kostenvorteile, weil er beim Neubau günstiger sei als die Rad-Schiene-Technik, erklärte der Niedersachse. Mit dem Transrapid könne man größere Steigungen überwinden und müsse dadurch weniger teure Tunnel bauen. „Der Hochgeschwindigkeitszug ist eine Alternative für die Türkei“, betont Bode.

„Die Chance ist da“, sagte auch Bundeswirtschaftsminister Brüderle der **NWZ**. Der Transrapid sei eine „faszinierende und zukunftsweisende Technik“. Brüderle verwies darauf, dass auch Brasilien über den Kauf der Magnetschwebetechnik nachdenke. „Es besteht großes Interesse.“ Es sei aber ein Problem, dass es keine größere Referenzstrecke in Deutschland gebe.

Eine brasilianische Delegation hat bereits eine Probefahrt auf der Teststrecke in Lathen unternommen. Einen Termin für einen türkischen Besuch gibt es noch nicht.

Auch weitere Projekte befinden sich noch in der Schwebetechnik. So interessieren sich die US-Bundesstaaten Kalifornien und Florida für den Transrapid. Damit sollen größere Strecken überwunden werden.

Selbst die Touristen-Insel Teneriffa könnte sich eine Querung mittels Schwebetechnik vorstellen.

von Sönke Krüger

Die beiden türkischen Touristenorte Antalya und Alanya an der Mittelmeerküste sollen per Magnetbahn- ϵ verbunden werden, berichtet die türkische Zeitung "Habertürk". Ein solcher Zug, der eine Höchstgeschwindigkeit von 500 Stundenkilometern erreicht, ist bisher nur in Shanghai im Einsatz. Für die 139 Kilometer lange Strecke wird hinter dem Plan stehe die türkische Eisenbahnverwaltung, das Investitionsvolumen werde mit 5,5 Milliarden Euro geschätzt.

Sehr geehrter Herr Engelhard,

leider komme ich erst jetzt dazu, Ihnen zu schreiben, da ich in der Zwischenzeit eine Reise in die Türkei vor und nachzubereiten hatte.

Am 27.04. war ich - zusammen mit weiteren Mitgliedern - mit dem vorrangigen Ziel nach Lathen gefahren, mit der Videokamera als Beobachter von außen zu dokumentieren, daß auf der Transrapid Versuchsanlage sich wieder im positiven Sinne etwas tut. Hierüber wird unseren Mitgliedern ein Videobericht auf der kommenden Jahresheft-DVD bereitgestellt. Zusehen wird dort auch die Überfahrt des TR09 über den neuen Bögl-Fahrwegträger zu sehen sein. Wir konnten dann noch mit einem Journalisten eine Vereinbarung über einen Austausch von Videomaterial erzielen, dem ich meine Außenaufnahmen im sendefähigen HD-Format anbieten konnten.

Ich konnte auf diese Weise im Nachhinein die Rede von Minister Dr. Ramsauer verfolgen und mir auf diese Weise einen guten Eindruck darüber verschaffen, daß die Politik wieder mit Taten (z.B. persönlichem Einsatz im Haushaltsausschuß) hinter der TVE steht. Dies kann uns alle hoffnungsvoll stimmen.

Diese Information konnten wir dann in die Türkei mitnehmen, wo wir Mitte Mai mit einer neunköpfigen Delegation bei der TCDD die Technologie, Finanzierungsmöglichkeiten und mögliche Linienverläufe präsentiert haben. Ich selbst war für die Aufführung einer neuen Version eines Videos über Magnetschnellbahnen zuständig, das ich für die GFM-eV und IMB Anfang des Jahres erstellt hatte. Die Federführung übernahm Ertan Develik, Präsident der EoroTürkRapid, die seit über zwei Jahren in der Türkei aquiriert. Herr Develik ist zu weiteren Gesprächen bereits wieder dort.

Die Deutsche EoroRapid GmbH und Co. KG hat, soweit ich weiß, inzwischen eine schriftliche Interessensbekundung für den Bau einer Transrapid-Strecke zugestellt bekommen. Nun können weitere konkrete Schritte folgen. Wir werden Herrn Dr. Effenberger, den Niederlassungsleiter der TVE in Lathen, hierüber auf dem Laufenden halten.

Mit freundlichen Grüßen Michael Dittmer

Manyetik tren

SABAH SAYFA 5

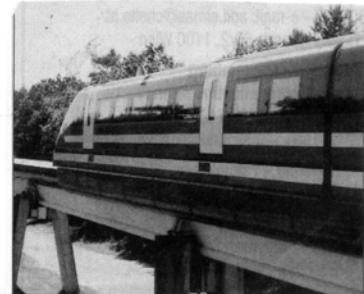
uçuracak

PAZARTESI 17 MAYIS 2010

DÜNYADA manyetik raylı tren (Maglev) teknolojisine sahip Alman Eoro Rapid firması, Türkiye için 2 yıldan uzun bir sürede hazırladıkları projeleri tanıtmak için Ulaştırma Bakanlığı'na çıkarma yaptı. Proje kabul edilirse Türkiye, Çin'in rekorunu alarak, dünyanın en hızlı tren işletmecisi olacak. Şanghay-Havaalanı arasında saatte 431 kilometre

hızla giden süper hızlı trenin daha gelişmiş Antalya-Alanya arasındaki 139 kilometrelik bölümde faaliyete geçecek. Ortalama hızı 475 kilometre olacak hat, trenin hızı zaman zaman 500 kilometreye kadar çıkacak. Tren Antalya ile Alanya arasındaki mesafeyi 38 dakikada alacak.

Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle 4



yıl içinde inşa edilmesi düşünülen proje, yaklaşık 5,5 milyar Euro'ya mal olacak. Eoro Rapid firmasının Türkiye (Eoro Türk Rapid) Genel Müdürü Ertan Develik, proje hakkında Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman'la görüşmelerini açıkladı.

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

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck · Schlesierweg 14 · 21217 Seevetal

Tel.+FAX: 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 Seevetal, den 09.06.2009

Zur Erinnerung, heute vor zehn Jahren wurde die GFM-eV in Stadland-Rodenkirchen von dem Transrapid-Freundeskreis Weser-Ems und der zur Europabewegung gehörenden Föderalistischen Bibliothek e.V. gegründet. Pate standen der Geschäftsführer der - inzwischen aufgelösten - Transrapid International GmbH & Co. KG, Herr Dipl.-Ing. Gerhard Wahl, und als Notar Herr Dr. jur. Henning Voscherau, Erster Bürgermeister a.D. der Freien und Hansestadt Hamburg.

Bereits im Jahre 2001 rief der Gebietsbeauftragte Ost der GFM-eV, Herr Karl-August Kamilli mit Unterstützung der Staatskanzlei und des damaligen Ministerpräsidenten des Freistaates Sachsen, Herrn Prof. Dr. Kurt Biedenkopf, des jetzigen Ministerpräsidenten Herrn Stanislaw Tillich sowie der Technischen Universität Dresden die Transrapid-Fachtagungen ins Leben, die bis 2007 jährlich im Frühherbst dort stattfanden und lediglich im Jahre 2006 durch die Dresdener Welt-MagLev-Konferenz ersetzt wurden.

Seit 2001 hatte die GFM-eV durch Beschluß der Hauptversammlung eine unabhängige Gesellschaft zum Bau und Betrieb von Magnetschnellbahnen gefordert. Im August 2002 wurde daraufhin die EuroRapid Arbeitsgruppe Magnetbahngesellschaft in Vorbereitung gegründet. Am 19.03.2003 folgte die Gründung der EuroRapid GmbH und der Deutsche EuroRapid GmbH & Co. KG als "Regiegesellschaft" für Magnetbahnsysteme. Im September 2006 stand die Gründung der geplanten Magnetbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft unmittelbar bevor; durch die TR-Havarie auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland [TVE] am 22.11.2006 wurde die Gründung zunächst vereitelt.

Im Juni 2007 wurde das GFM-EuroRapid-Konzept in einem "Indoor-Training-Seminar" der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Union in Brüssel vorgestellt. In der Folgezeit wurden die Technischen Spezifikationen für Magnetbahnsysteme bei der Europäischen Union [EU] fertiggestellt und EU-seitig im Internet verfügbar gemacht.

Der Aktionsradius der GFM-eV und des EuroRapid-Teams erstreckt sich inzwischen über die Europäische Union hinaus; GFM-Entwürfe sind mittlerweile an Empfänger und Entscheidungsträger auf allen fünf Kontinenten gelangt.

Als Ende März 2008 die Magnetbahnstrecke München Hauptbahnhof - Flughafen München abgesagt wurde, begann der Kampf um die Aufrechterhaltung der TVE als der weltweit einzigen qualifizierten Teststrecke für Magnetbahnen und Magnetbahn-Bauelemente. Dank des gemeinsamen Einsatzes der grenzüberschreitenden Magnetbahn-Gemeinde / MagLev Community einschließlich der unermüdlichen Arbeit des GFM-eV/EuroRapid-Teams gelang es, den Betrieb der TVE zunächst bis April 2009 aufrechtzuerhalten und schließlich um ein Jahr und dann bis Ende 2010 zu sichern.

Gegenwärtig bereitet das EuroRapid/EuroTürkRapid-Team gemeinsam mit der weltweit ersten unabhängigen Magnetbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft das erste EU-nah zu realisierende Magnetschnellbahnprojekt vor.

sten unabhängigen Magnetbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft das erste EU-nah zu realisierende Magnetschnellbahnprojekt vor.

Beste Grüße Friedrich Wilhelm Merck

Türkei plant mit Transrapid

Schwebetechnik Deutsche Wirtschaftsminister führen Gespräche in Ankara



Der Transrapid TR 09 auf der Teststrecke in Lathen BILD: dpa

ISTANBUL - Neue Chance für den Transrapid. Die Türkei ist an einem Kauf der Magnetschwebetechnik aus Niedersachsen interessiert. Die Planungen laufen. Damit könnte möglicherweise auch die Teststrecke im emsländischen Lathen gerettet werden. Bundeswirtschaftsminister Rainer Brüderle und sein niedersächsischer Amtskollege Jörg Bode (beide FDP) äußerten sich nach Gesprächen in der Türkei zuversichtlich über einen Verkauf.

Niedersachsens Landesminister Bode wirbt mit Kostenvorteilen. Auch die Bundesregierung sieht gute Chancen.

VON MARCO SENG, ZURZEIT TÜRKIE

v. 28.5.2010



„Ich freue mich über das Interesse der Türkei an der Magnetschwebetechnik“, sagte Bode der NWZ. Er hatte unter anderem mit dem Verkehrsministerium in der türkischen Hauptstadt Ankara über das Projekt gesprochen. Nach Bodes Angaben will die Türkei ihr Schienennetz für den Personen- und Güterverkehr ausbauen. Der Transrapid habe Kostenvorteile, weil er beim Neubau günstiger sei als die Rad-Schiene-Technik, erklärte der Niedersächse. Mit dem Transrapid könne man größere Steigungen überwinden und müsse dadurch weniger teure Tunnel bauen. „Der Hochgeschwindigkeitstzug ist eine Alternative für die Türkei“, betont Bode.

„Die Chance ist da“, sagte auch Bundeswirtschaftsminister Brüderle der NWZ. Der Transrapid sei eine „faszinierende und zukunftsweisende Technik“. Brüderle verwies darauf, dass auch Brasilien über den Kauf der Magnetschwebetechnik nachdenke. „Es besteht großes Interesse.“ Es sei aber ein Problem, dass es keine größere Referenzstrecke in Deutschland gebe.

Eine brasilianische Delegation hat bereits eine Probefahrt auf der Teststrecke in Lathen unternommen. Einen Termin für einen türkischen Besuch gibt es noch nicht.

Auch weitere Projekte befinden sich noch in der Schwebe. So interessieren sich die US-Bundesstaaten Kalifornien und Florida für den Transrapid. Damit sollen größere Strecken überwunden werden.

Gedächtnisprotokoll zur Konferenz über Zusammenarbeit mit Assoziation StraßenHaus e.V. und International Maglevboard zu MSB-Projekten Moskau – Berlin

Ort: Schloß Briesen, Elisabeth-von Schlieben-Str.7, 15757 Halbe OT Briesen

Zeit: 17.06.2010, 13:30 Uhr

Teilnehmer: Prof.(TUT) Dr.-Ing. habil Roland Lipp

Dipl.-Ing. Informatik Natalja Wolf, Direktor Marketing

Lothar Albrecht, FaG-ema und Deutsche EuroRapid

Aus Anlaß einer mir am 14.06.2010 zugeleiteten Pressemitteilung (s. Anlage) über eine Konferenz in Moskau am 09.06.2010:

„Modernisierung der Transport und Energienetze in Moskau“,

bei der am Rande sich die Herren Prof. Lipp und Prof. Dr Klühspies (International Maglevboard) über ein Projekt „Maglev-Hochgeschwindigkeitsmagistrale Ost-West“ austauschten, nahm ich am 17.06.2010 um 11:00 Uhr tel. Kontakt mit Prof. Lipp auf, da ich hier unmittelbar unser MSB-Projekt Berlin – Warschau berührt sah.

Prof. Lipp zeigte dringendes Interesse und lud mich eiligst nach Briesen ein, da er einen Maglev-Interessenkreis im Rahmen der *Petersburger Gespräche* ins Leben gerufen hat, die zur Vorbereitung eines Treffens der Bundeskanzlerin Dr. Merkel und Präsident Medwedew im Juli den Transrapid zum Thema machen soll. Prof. Lipp soll hier eine herausragende Rolle spielen.

Herr Prof Lipp stellte den Maglev-Interessenkreis (dem zwischenzeitlich Herr Prof. Klühspies beigetreten ist) vor und ich stellte hier, was die Zielsetzung anbelangt, eine Ähnlichkeit zur GFM fest. Wir besprachen eingehend die technischen Merkmale des Transrapid, sowie alle politischen Vorteilsmerkmale von Maglev im Hinblick auf Ökonomie, Ökologie, Wachstum und Beschäftigung. Von besonderem Nutzen hierbei war eine Mitteilung von Ertan Develik, daß bereits vor zwei Jahren. Putin und Ministerpräsident. Erdogan aus unseren Unterlagen den Transrapid thematisiert haben.

Zum Projekt Berlin – Warschau – Moskau hatte ich folgende Vorbehalte: Alles was der Interessenkreis Maglev hierzu unternimmt kann nur unter dem Gesichtspunkt von Lobbyarbeit im Rahmen der Gemeinnützigkeit erfolgen, damit unsere Geschäftsinteressen nicht beschädigt werden und sich die Assoziation ausschließlich um die russischen Belange kümmert und der Bereich Berlin – Warschau störungsfrei weiterhin von uns wahrgenommen wird. Das schließt nicht aus, daß Lobbyarbeit Pro-Rapid sich durchaus ergänzen kann, z.B. in politischen Kontaktgesprächen auf diversen Ebenen. So erwog Herr Prof. Lipp, daß eine Mitwirkung von mir im Petersburger Gesprächskreis Sinn macht und ich fügte hinzu, daß Ertan Develik mit seinen Erfahrungen im Türkei-Projekt eine wertvolle Ergänzung sei, auf dessen Mitwirkung ich großen Wert lege.

Im weiteren Verlauf wollte Prof. Lipp erreichen daß unsere Gesellschaft der Assoziation beitrifft. Hier sagte ich aber klar und deutlich, daß dies nur im Rahmen eines Gesellschafterbeschlusses möglich sei und eine entsprechende Zusage durch mich nicht in meinem Kompetenzbereich liegt. Für die FaG-ema habe ich das aus Kostengründen (Beitritt 1.500,--€) bereits ausgeschlossen.

Ich sagte ihm, daß, wenn er von unserer Nützlichkeit überzeugt ist, dennoch auf unsere Mitwirkung zählen kann.

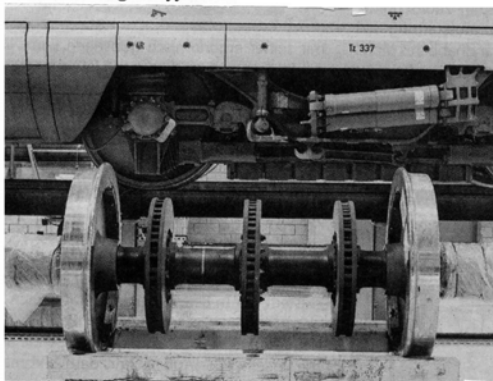
Wir verabredeten weiter im Kontakt zu bleiben und beendeten die Konferenz um 17:00 Uhr.

Der Eisenbahn-Stahl kehrt zurück

Bei den ICE 3 und ICE T werden die Achsen getauscht. Ein Blick auf das Material.



Von Georg Küffner



Langläufer: Die Radsätze (Achse und Radscheiben) von Hochgeschwindigkeitszügen müssen „unkaputtbar“ ausgelegt sein. Das scheint bei den Radsätzen des ICE3 und des ICE-T nicht der Fall. Sie werden daher von Mitte 2011 an ausgetauscht. Bis dahin gelten extrem kurze Inspektionsintervalle, um kleinste Schäden sofort zu erkennen.

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

DIENSTAG, 4. MAI 2010



Foto Berthold Steinhilber/laif

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Freundinnen und Freunde, liebe Enthusiasten des SPURGEFÜHRTEN VERKEHRS!

21.05.2010

Viele von uns engagierten sich und engagieren sich noch für das System: SPURGEFÜHRTER VERKEHR.

Um die Dramatik des in nachfolgendem e-Mail von Herrn Prof. Thiel aufgezeigten Sachstandes abzukürzen, bitte ich um weitere persönliche Aktivitäten. In der sich zuspitzenden finanziellen Situation der BRD bleibt sicherlich auch das Budget des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, nicht unangetastet. Auf unsere Intervention hin erreichte man das Weiterbestehen des TVE (Transrapidversuchszentrum Emsland) bis Ende 2010. Ob Herr Ramsauer in seiner Funktion als Verkehrsministers in der gegenwärtigen finanziellen Krise ein Weiterbestehen zukunftsorientierter Technik erreicht, bleibt abzuwarten.

Zu Pfingsten, der heilige Geist beeinflusst hoffentlich auch viele Parlamentarier mit seinem Geist, wünschen schöne Feiertage Euch/Ihnen und den Angehörigen mit herzlichen Grüßen
Lotte u. Robert Gellekum

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

From: "Prof. Dr.-Ing. Hans-Christoph Thiel" <hc.thiel@tu-cottbus.de>

To: <hc.thiel@tu-cottbus.de>

Sent: Monday, May 03, 2010 3:17 PM

Subject: WG: Deutsches Schienennetz dramatisch geschrumpft / Andere Europäer bauen Eisenbahn aus

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
mich hat soeben die Einladung zum VDEI-Nachhaltigkeitsforum Bahn am 26./27. Mai 2010 in Berlin erreicht. Das an diesen Tagen zur Debatte stehende Thema des Lärmschutzes ist zweifelsfrei ganz wichtig. Dennoch, Nachhaltigkeit sehe und verstehe ich in einem viel größeren Rahmen, und den gilt es vorzustellen, zu erörtern, zu diskutieren ... siehe unten meine Reaktion auf eine Pressemitteilung der Allianz pro Schiene. Oder greifen wir dabei als VDEI-Mitglieder zu sehr in etablierte Macht-, Denk- und Handlungsstrukturen ein?

Mit den besten Grüßen aus der Niederlausitz
Hans-Christoph Thiel

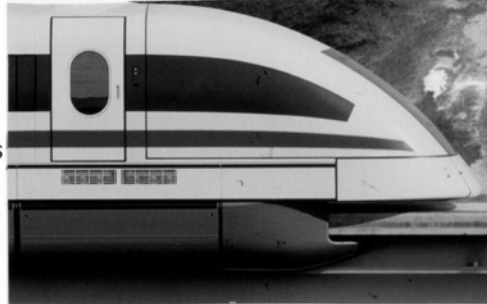
Brandenburgische Technische Universität (BTU) Cottbus
Lehrstuhl Eisenbahn- und Straßenwesen
Leiterstuhlleiter Univ.-Prof. Dr.-Ing. Hans-Christoph Thiel
Tel. +49 355 69-2111, Fax -3739, Mobil +49 177 2417089
www.tu-cottbus.de/verkehrswesen

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Prof. Dr.-Ing. Hans-Christoph Thiel [mailto:hc.thiel@tu-cottbus.de] Gesendet: Montag, 3. Mai 2010 14:59

An: 'info@allianz-pro:rschiene.de'

Betreff: AW: Deutsches Schienennetz dramatisch geschrumpft / Andere Europäer bauen Eisenbahn aus



Sehr geehrte Frau Dr. Mauersberg,
vielen Dank für die regelmäßig übersendete Pressemitteilungen. U. a. als VDEI-Mitglied in den Arbeitskreisen dieses Verbandes sind mir die Argumente der Allianz pro Schiene sehr wertvoll. Zur jüngsten Pressemitteilung Nr. 19 habe ich eine Anmerkung: Streckenstilllegungen, sowohl als grundsätzlicher Prozess als auch im europäischen Vergleich, dürfen bitte nicht so pauschal beurteilt werden. Vielmehr geht es m. E. beim System Bahn um die Bewältigung des technologischen Wandels im Beförderungs- bzw. Transportprozess. Und der ist mit Netzanpassungen - Stilllegung, Aus- und Neubau - verbunden. Im verbleibenden Netz wird zudem über folgende Prozesse gar nicht berichtet, geschrieben, diskutiert etc., die nach meinen Beobachtungen in Anzahl und Bedeutung erheblich zu genommen haben, u.a. mit der Folge in Reisezügen hören zu müssen "... wegen hoher Streckenauslastung verspätet sich unser Zug um ... Minuten". Diese "hohe Streckenauslastung" kommt auch deshalb zu Stande, weil (was man sonst vermuten möge) nicht mehr Züge unterwegs sind, sondern weil
- Blockstellen zurückgebaut werden (Fall Bk Glinzig ...),
- ebenso Zwischenbahnhöfe (Fall Bf Gross Köris, Rückbau Überholgleise Bf Königs Wusterhausen ... und das ohne flankierende Netzentmischung!),
- das gleisfreie Planum zweigleisiger Strecken einfach mit Bahntechnik bebaut wird (und das ohne Teilentwidmungsgenehmigung des EBA! Fall Streckenabschnitte Lübbenau - Cottbus, Cottbus - Forst ...),

- Schaltungen neu installierter Bahnübergangstechnik zu Gunsten des flüssigen Straßenverkehrs den Bahnbetrieb behindern (Fall ESTW-A Lübbenau ...),
 - Ladestellen des Schienengüterverkehrs über umständliche Sägefahrten bedient werden müssen (Fall GVZ Wustermark ...),
 - auf zweigleisigen, elektrifizierten Hauptbahnen nächtliche Betriebsruhe angeordnet wird (Fall Strecke 6411 Zerbst - Rosslau ...),
 - alternative Transportkorridore weggefallen sind (Fall Strecke Wiesenburg – Güterglück - Güsten zur Umfahrung des Knotens Bitterfeld/Halle/Leipzig, z. B. bei Ausfall des ESTW Bitterfeld, Ausfall E-Traktion infolge Kabelklau ...)
- ... und die Liste lässt sich schnell erweitern.
Herr Hommel hat Recht mit seiner Äußerung: "... Die Netzschumpfung ist politisch gewollt ..." -
Noch viel schlimmer: Innerhalb des verbleibenden Netzes wird eine stete verkehrliche und bahnbetriebliche Behinderung organisiert, geduldet ...

Mit freundlichem Gruß
Hans-Christoph Thiel

Brandenburgische Technische Universität (BTU) Cottbus
Lehrstuhl Eisenbahn- und Straßenwesen
Leiterstuhlleiter Univ.-Prof. Dr.-Ing. Hans-Christoph Thiel
Sitz: Konrad-Wachsmann-Allee 4, Lehrgebäude 2B Raum 0.24
Hausanschrift: Konrad-Wachsmann-Allee 1, 03046 Cottbus
Postanschrift: Postfach 101344, 03013 Cottbus
Tel. +49 355 69-2111, Fax -3739, Mobil +49 177 2417089
www.tu-cottbus.de/verkehrswesen

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Allianz pro Schiene [mailto:info@allianz-pro-schiene.de]

Gesendet: Donnerstag, 29. April 2010 10:43

An: hc.thiel@tu-cottbus.de

Betreff: PM: Deutsches Schienennetz dramatisch geschrumpft / Andere Europäer bauen Eisenbahn aus



ThyssenKrupp Transrapid
Öffentlichkeitsarbeit
Henschelplatz 1

D-34127 Kassel

Pressemitteilung Nr. 19 der Allianz pro Schiene vom 29.04.2010 Europäische Nachbarn bauen auf die Eisenbahn

Deutsches Schienennetz dramatisch geschrumpft

Berlin. Kein anderes Land im Kerngebiet der Europäischen Union hat sein Schienennetz in den vergangenen 20 Jahren so gewaltig geschrumpft wie Deutschland. Mit einem Minus von 17,4 Prozent im Zeitraum von 1990 bis 2008 gehört Deutschland zu den abgeschlagenen Schlusslichtern der EU 27: Nur Polen plazierte sich mit einem Abbau von 25,2 Prozent seiner Netzlänge noch hinter Deutschland. Nach einer Aufstellung der Allianz pro Schiene, die auf Daten der EU-Kommission basiert, schrumpfte das Schienennetz in ganz Europa im selben Zeitraum um 8,1 Prozent. Dagegen setzte rund ein Drittel der EU-Länder auf den Ausbau des heimischen Eisenbahnnetzes: Die Schweizer Schienenwege wuchsen um 10,6 Prozent, Italien (plus 4,9 Prozent) und Spanien (plus 3,5 Prozent) bauten ebenfalls ihr Streckennetz aus. "Mit seinem Schrumpfkurs geht Deutschland einen Sonderweg und droht, den internationalen Anschluß zu verpassen", kritisierte der Vorsitzende der Allianz pro Schiene, Klaus-Dieter Hommel und warnte zugleich vor dem Reflex, die Streckenstilllegungen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen anzulasten. "Die Verantwortung für die Schieneninfrastruktur liegt beim Staat: Die Netzschumpfung ist politisch gewollt." Die vollständige Pressemitteilungen und weitere Informationen finden Sie unter:

<http://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2010/19-deutsches-schienennetz-geschrumpft/>

Kontakt:

Dr. Barbara Mauersberg - Pressesprecherin

Tel: 030/246 25 99 20

E-Mail barbara.mauersberg@allianz-pro-schiene.de

Allianz pro Schiene e.V. Reinhardtstraße 18 10117 Berlin www.allianz-pro-schiene.de

Wenn Sie die Pressemitteilungen der Allianz pro Schiene nicht mehr erhalten wollen, können Sie unseren Newsletter hier abbestellen:

<http://www.allianz-pro-schiene.de/service/newsletter/>



FAZ

Magnetschnellbahn soll Ost und West verbinden
10. Petersburger Dialog in Jekaterinenburg
In 3 1/2 Stunden von Moskau nach Berlin
Breite Unterstützung für Machbarkeitsstudie

Magnetschnellbahn: in 3 1/2 Stunden von Moskau nach Berlin. Die Verwendung ...

Jekaterinenburg / München (ots) - Auf dem 10. Petersburger Dialog, der in diesem Jahr vom 13. bis 15. Juli in Jekaterinenburg statt findet, wird Prof. Dr.-Ing. Roland Lipp, Präsident der Assoziation StrassenHaus e.V., das Projekt einer Magnetschnellbahn zwischen Moskau und Berlin vorstellen. Das Hochgeschwindigkeitsverkehrs-Projekt soll die Städte Moskau, Minsk, Warschau und Berlin verbinden. Die etwa 1800 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke wurde bereits auf der russisch-deutschen Infrastruktur-Fachkonferenz im Juni in Moskau diskutiert und ist dort auf großes Interesse gestoßen. Das Ergebnis: Experten der russischen Ingenieurskammer drängen nun auf die schnelle Durchführung einer Machbarkeitsstudie. "Eine umfassende Machbarkeitsstudie wird die Perspektiven des Projektes konkret aufzeigen und die verantwortlichen Entscheider der beteiligten Länder einbinden", so Prof. Dr. Klühspies vom International Maglevboard e.V. Aufgabe der Studie wird es sein, die Perspektiven im Einzelnen zu verdeutlichen. Die Magnetschnellbahn kann mit einer Geschwindigkeiten von über 550 km in der Stunde bis zu 1200 Personen pro Zug oder auch Expressgüter in gut dreieinhalb Stunden zwischen Moskau und Berlin transportieren. Im Vergleich dazu, benötigt heute ein herkömmlicher Schnellzug auf Schienen für die dieselbe Strecke etwa 28 Stunden. Die Petersburger Dialoge stellen sich traditionell gesellschaftlichen, kulturellen und wissenschaftlich-ökonomischen Fragen und dabei speziell den Aspekten der deutsch-russischen Beziehungen. Die Petersburger Dialoge gelten außerdem als Ideengeber für konkrete Projekte.

Über

The International Maglevboard e.V.

Das Internationale Magnetbahnforum, mit Sitz in München, ist ein gemeinnütziger Verband und vereint international führende Vertreter aus Wissenschaft und Forschung auf dem Gebiet moderner Transporttechnologien. Er setzt sich weltweit für die Fortentwicklung und Realisierung der Magnetbahn-Technologie ein.

Assoziation StrassenHaus e.V.

Die deutsch-russische Assoziation StrassenHaus e.V., Moskau, vereint Unternehmen aus Transport, Energie und Bauwesen. Sie vertritt innovative Projekte, Konzeptionen und Initiativen, insbesondere für die Lösung von Transport- und Energieproblemen in Ballungsgebieten von Russland.

Pressekontakt:

Rita Hirlehei, KOMMUNIKATION, Mobil +49.173.5191646, Mail

hirlehei@web.de

Lothar Albrecht, GF

Elektromaschinenbauermeister

FaG - ema Verkehrs- u. Systemtechnik GmbH & Co. KG

Fachgemeinschaft im Elektromaschinenbauerhandwerk

Fehrbelliner Straße 29

D - 13585 Berlin

Tel.: (0049) 030 375 99 73 - 11

Fax: (0049) 030 375 99 73 - 17

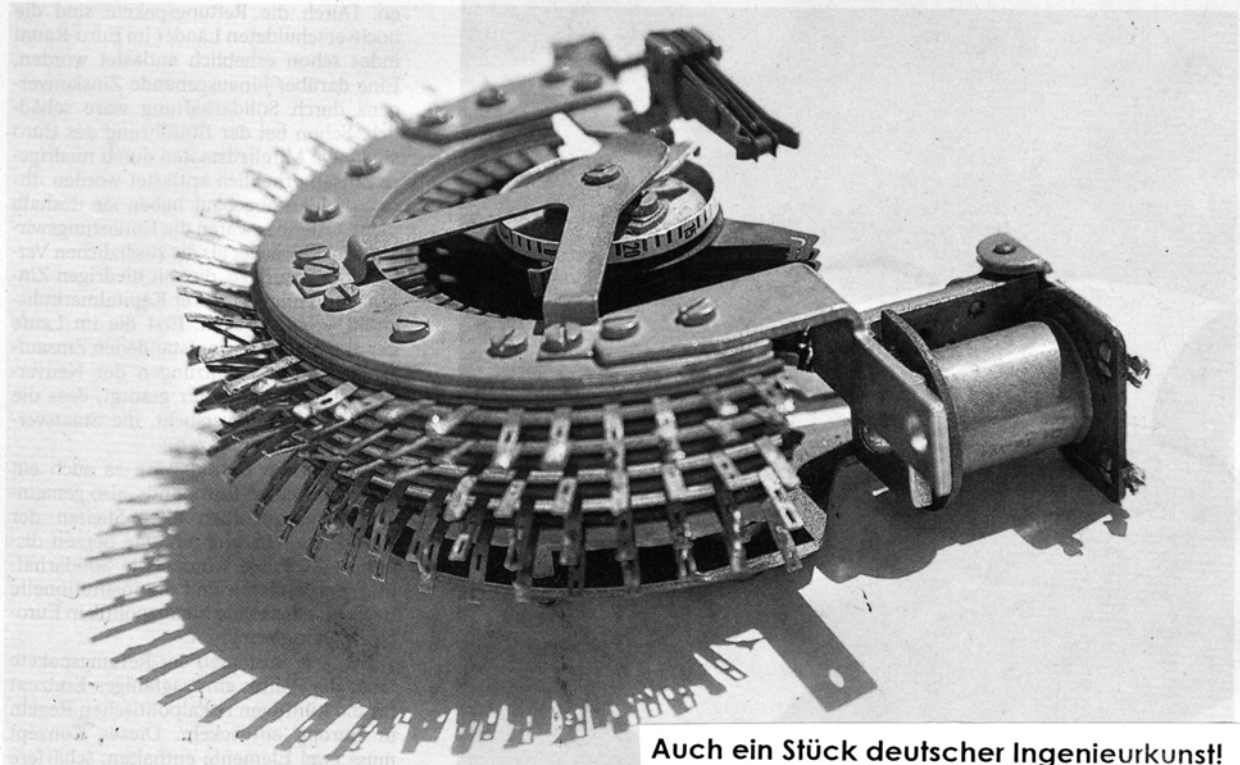
e-Mail: zentrale@fagema.de

Internet: <http://www.fagema.de>

HRA 30566 Amtsgericht Charlottenburg



Startschalter ins Zeitalter der Computer



Auch ein Stück deutscher Ingenieurkunst!

So fing alles an in der Computerwelt: Mit einem Schrittschalter aus der Werkstatt von Konrad Zuse. Als junger Berliner Bauingenieur hatte er Mitte der dreißiger Jahre das Wohnzimmer seiner Eltern ausgeräumt, um dort den ersten Computer der Welt zu bauen. Später gründete er ein Unternehmen, verkaufte in der Nachkriegszeit fast 450 der

Großrechner und musste 1967 seine Firma an Siemens abtreten. Fortan malte er viel, ließ Bill Gates Modell für ein Porträt sitzen und starb 1995 im nordhessischen Hünfeld. Am Dienstag kommender Woche wäre Zuse 100 Jahre alt geworden. Computer werden in Deutschland heute aber keine mehr gebaut.

Umdenken in der Innovationspolitik

In Amerika meint man weithin, das Auto und der Computer seien in den Vereinigten Staaten erfunden worden. Beides ist falsch. Das erste Auto kam von Carl Benz, der erste Computer von Konrad Zuse. Am 22. Juni 2010 wäre Zuse hundert Jahre alt geworden. Seine Erfindung hat wohl die bedeutendsten Innovationen des 20. Jahrhunderts ausgelöst. Berlin, die Stadt, in der er lebte und arbeitete, hat bisher nicht einmal eine Straße nach ihm benannt. Offizielle Festlichkeiten? Fehlanzeige.

Immerhin: Auf Initiative des Bitkom will zumindest der Berliner Außenbezirk Treptow-Köpenick künftig eine Straße nach Zuse benennen, bisher ist der Ort allerdings noch ein Acker. Den Anhängern des linksrevolutionären Rudi Dutschke wurde es leichter gemacht. Die Umbenennung einer Straße in Rudi-Dutschke-Straße vollzog sich beinahe von jetzt auf gleich, im Zentrum der Hauptstadt.

Nun gibt es Wichtigeres als Straßennamen. Aber der Fall Zuse mag Hinweise geben, weshalb die einstige deutsche Vorzeigefirma Quelle Insolvenz anmelden musste, während mit Amazon eine frisch gegründete Internetbude aus den Vereinigten Staaten den weltweiten Versandhandel eroberte.

Deutschland hat im 19. und 20. Jahrhundert Hightech-Geschichte geschrieben. Nicht nur der Computer, auch das Faxgerät kommt von hier, der MP3-Standard und wesentliche Teile des GSM-Standards, der dem Mobilfunk zum Durchbruch verhalf. Diese und andere Innovationen haben eines gemeinsam: Sie wurden in Deutschland erfunden, aber andere Länder haben sie kommerziell erfolgreich umgesetzt.

Ja, Ideen haben wir in Deutschland. Aber auch Denkblockaden. Sonst hätte eine Firma wie Quelle, die alles besaß außer einer anständigen Website, den E-Commerce weltweit aufgemischt. Statt-

dessen ging sie, trotz bester Voraussetzungen als Weltmarktführer im Versandhandel, pleite. Quelle hat das Internet schlicht verschlafen und weder seine Risiken noch seine enormen Chancen erkannt.

Zudem: Das Zusammenspiel wichtiger Innovationskräfte funktioniert in Deutschland nicht. Unternehmerische Tatkraft, technologische Hochkompetenz, Spitzenuniversitäten und Kapital kommen nicht zusammen. Wir haben mit das beste Informatikstudium, nur entwickeln sich daraus zu selten international erfolgreiche Start-ups.



August-Wilhelm Scheer ist Präsident des Bundesverbandes Informationswirtschaft, Telekommunikation und neue Medien (Bitkom). Foto dpa

SEITE 10 · FREITAG, 18. JUNI 2010

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG



PUBLIC NOTICE

NOTICE OF AVAILABILITY AND NOTICE OF CONSIDERATION BY THE CALIFORNIA HIGH-SPEED RAIL AUTHORITY OF THE BAY AREA TO CENTRAL VALLEY HIGH-SPEED TRAIN REVISED FINAL PROGRAM ENVIRONMENTAL IMPACT REPORT

The California High-Speed Rail Authority (Authority), with the Federal Railroad Administration (FRA), completed the *Final Bay Area to Central Valley High-Speed Train (HST) Program Environmental Impact Report/Environmental Impact Statement (EIR/EIS)* in May 2008 that evaluated alternatives—at a programmatic level of analysis—of the proposed HST system within the broad corridor between and including the Altamont Pass and Pacheco Pass. The Authority and FRA identified the Pacheco Pass serving San Francisco and San Jose termini as the preferred HST Network Alternative, as well as mitigation strategies, design practices, and further measures to guide the system's development and avoid and minimize potential adverse environmental impacts. The Authority approved the project and issued a California Environmental Quality Act (CEQA) Notice of Determination (NOD) on July 9, 2008.

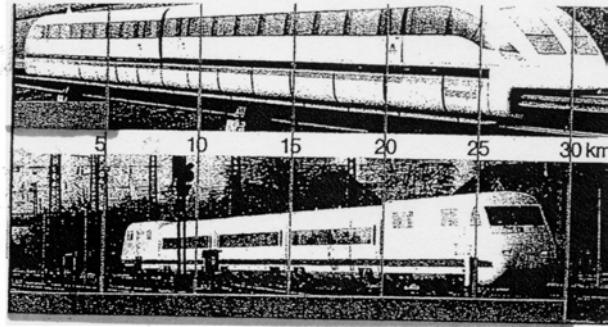
The Authority's compliance with CEQA was challenged in litigation titled *Town of Atherton, et al., v. California High-Speed Rail Authority*, Sacramento Superior Court No. 34-2008-8000022. The court's judgment entered on November 3, 2009, found that the Authority's certified Final Bay Area to Central Valley HST Program EIR failed to comply fully with CEQA and identified areas requiring additional analysis. To comply with the court judgment, the Authority rescinded its certification of the Final Bay Area to Central Valley HST Program EIR, its approval of the Pacheco Pass Network Alternative serving San Francisco via San Jose, and related documents. Next the Authority prepared and circulated a Revised Draft Program EIR Material (Revised Draft Program EIR) containing the information and analysis needed for compliance with the court judgment. The Revised Draft Program EIR identified the Pacheco Pass Network Alternative serving San Francisco via San Jose as the preferred HST Network Alternative.

The Authority has prepared a Revised Final Program EIR for the Bay Area to Central Valley region. The Revised Final Program EIR includes revised text, responses to comments received on the Revised Draft Program EIR, copies of the comments received, and the full text of the May 2008 Final Program. By August 23, 2010, the Revised Final Program EIR will be made available to the public on the Authority's website [www.cahighspeedrail.ca.gov]. Those who commented and provided a mailing address will receive a CD-ROM copy of the Revised Final Program EIR in the mail. You may visit the Authority's web site to request a CD-ROM of the Revised Final Program EIR, and locate a library near you to review a copy of the Revised Final Program EIR. Printed copies of the Revised Final Program EIR have been placed in main public libraries in the following cities: Fremont, Gilroy, Livermore, Menlo Park, Merced, Modesto, Mountain View, Oakland, Palo Alto, Pleasanton, Sacramento, San Francisco, San Jose, Stockton, and Tracy.

The Authority will consider the Revised Final Program EIR and related decisions at a two-day public meeting in September. The Authority will receive a staff report and public comment on the Revised Final Program EIR on the first day of the public meeting to be held in the California State Capitol, Sacramento CA 95814, Senate Hearing Room 4203 on September 1, 2010, starting at 2:30 p.m. The Authority will receive an additional staff report and will consider making decisions related to the Revised Final Program EIR on September 2, 2010, starting at 9:00 a.m. at the Sacramento City Hall, 915 I Street, Sacramento, CA 95814 City Council Chambers, including whether to certify the Revised Final Program EIR for compliance with CEQA, selection of a network alternative for further project-level study, and whether to adopt a mitigation monitoring and reporting program and CEQA findings along with a statement of overriding considerations.

The agenda for the two-day public meeting will be available on the Authority's website [www.cahighspeedrail.ca.gov] on August 20, 2010. Materials for the public meeting, including a Staff Report, draft Resolution, and draft decision documents concerning the Revised Final Program EIR will be available on the Authority's web site [www.cahighspeedrail.ca.gov] before the meeting by August 27, 2010. Please call the Authority, (916) 324-1541, or check the Authority web site [www.cahighspeedrail.ca.gov] for more information.

The Authority does not discriminate on the basis of disability and, upon request, will provide reasonable accommodation to ensure equal access to its programs, services, and activities.



2010 July 30 letter to Las Vegas Review Journal

To: Whom It May Concern
From: Siegfried MacHeleidt
Re: Transrapid vs. Rail-Wheel Proposal, Nevada - California
July 25, 2010
Date: July 30, 2010

To answer all the pros and cons, no rail transportation company comes to any conclusion. They have no foresight. We might as well go back to horse and buggy days, which are environmentally friendly.

We live in the new millenium. Why would anyone blunder billions of dollars on an outdated 180 year old rail-wheel system? Yes, the first 4 mile track, operated in 1848 between Nurenburg and Fuerth, was a train called "Drache."

Shortly a 70 mile track from Leipzig to Dresden was built. If anyone is still enamored of the old railway system, they should know where originated in Germany.

Yes, Desert Xpress loves their rail trains because tracks are easier to lay than building the Maglev guideways. Yes, this may be true. You should look at the 400 ton diesel- electric locomotive which is running back and forth daily, wearing down tracks, switches, and rolling stock. This does not occur in the Maglev system because there are no moving parts or friction.

The transrapid rail floats on a cushion of air and cannot derail because of the wrap-around guideway. Desert Xpress also claims the Las Vegas to Victorville railway, taking 5-6 hours, will cost them 4 billion dollars;

Maglev from Las Vegas to Los Angeles, taking 81 minutes over a far longer distance, will cost 12 billion.

These are two different pictures. Maglev is more cost effective and faster than the Desert Xpress.

Maglev runs 300 mph; Desert Xpress, 200 mph. People like the Maglev for the thrill of whisking across the desert sans car, which will encourage a larger ridership.

Mr. Perl, the master "know-it-all," thinks Maglev is a fantasy. He is entitled to his opinion, but I would like to know if he has seen or ridden the Maglev in person as I have.

Perl claims Maglev would suck the glass out of the buildings half a mile from the track and claims that Maglev cannot be tied into existing urban rail networks or their right-aways.

Perl does not understand how two different systems can be connected with platforms and stations.

Has Perl visited the test track in Germany or the Maglev in China which has been running safely for 6 years from Shanghai

to Pudong Airport with no negative impact on its surrounds? Again, I emphasize, I have ridden both of these tracks. Perl and Freemark need to listen to Bobby Jindal and Jim Gibbons to understand the superior technology of the Maglev system.

Ten years ago California was looking at the Maglev system but was argued back to the rail-wheel system and since that time the price tag has risen from 23 billion dollars to 43 billion dollars, and now California is broke!

In the skope meetings, the High-Speed Rail Authority is misleading the public, telling them that our rail-wheel high-speed trains will travel at 220 mph. This is not possible between San Francisco and San Jose, a distance of 54 miles with 4-5 stops between.

A high-speed train needs 30 miles to accelerate to 200 mph. A Maglev only needs 3 mile distance to accelerate to 300 mph.

I understand the first segment of track will start between Bakersfield and Fresno - nowhere'sville.

If I want to travel to LA from San Jose. I would have to hop in my car and drive to Fresno to ride the high-speed train to Bakersfield and then rent a car to drive to LA - just perfect.

The High-Speed Rail Authority should calculate the maintenance costs for the next ten years of rolling stock and track repairs before deciding against Maglev. There is only one choice for California - Nevada connections: MAGLEV!

Sincerely,

Siegfried MacHeleidt
Siegfried MacHeleidt

Maglev technology makes sense for Las Vegas-L.A. train

Public-private partnership is right business model

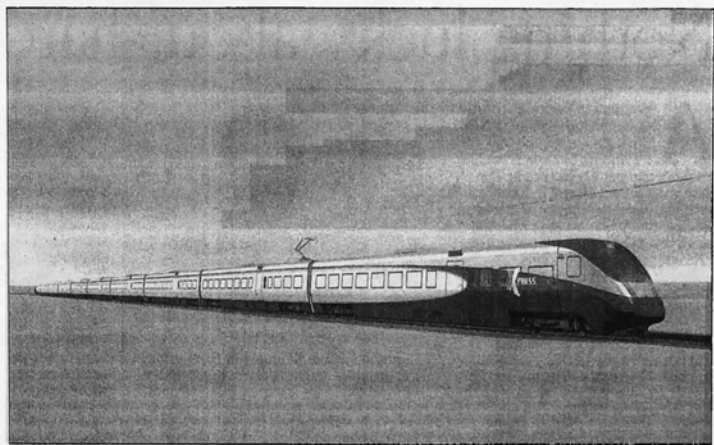
By M. NEIL CUMMINGS
SPECIAL TO THE REVIEW-JOURNAL

The July 25 Review-Journal article "Comparing, contrasting Southern Nevada train proposals" is sprinkled with quotes from Anthony Perl, who is described as a California-based "think tank" consultant. Mr. Perl's comments critical of the maglev technology, however, come to us not from California, but Canada (look him up), the home of a 150 mph Bombardier train likely to be used by the DesertXpress to Victorville. Mr. Perl's academic background is political science, not engineering. Perhaps this explains his wild assertion that maglev trains "would suck the maglev out of buildings a half a block from the tracks." In fact, the Shanghai "Transrapid" maglev train has been safely operating in revenue service for more than six years, with not a single report of windows being sucked out of buildings. The article also quotes a 2008 college graduate in architecture by the name of Yonah Freemark, in his mid-20s, who offers us his wisdom on what is or is not "politically problematic." Mr. Freemark would apparently have us believe that supporting

a much slower train that runs only between Victorville and Las Vegas is less of a political liability (with "the

IN RESPONSE

administration") than a 300 mph train that services airports and the entire stretch of a federally designated high-speed rail corridor (i.e. Las Vegas to the Los Angeles area). Now, how does that logic work? More importantly, how does his background give him the credibility and insight to have any impact on 90,000 jobs? Getting back to Mr. Perl, his assertion that maglev trains need "massive amounts of energy" and are "far more costly than steel-wheel technology" is contradicted by actual experience, which shows that maglev uses approximately 30 percent less electricity at the same speed as steel-wheel. The life cycle and maintenance costs of maglev are also far less over the long term for the simple reason that the train is friction free and floats on a cushion of air while wrapping itself around a concrete and steel guideway, making derailment impossible. Mr. Perl, the Canadian, would like those in Southern Nevada and California to cut off debate and end the competition now



The DesertXpress train, above, would connect Las Vegas to Victorville, Calif., while a proposed maglev train would run all the way to the Los Angeles area.

> Cajon Pass über 7% Steigung
in favor of a prop plane that drops you off in the middle of the desert (Victorville) vs. a jet that takes you over the Cajon Pass and into the heart of the Southern California basin (Ontario and Anaheim). Why in the world would we do that? What's being lost in the debate is that the DesertXpress, although privately owned, has now abandoned even the pretext of using all private money for construction. Its backers admit to looking for long-term federal loans to cover up to 80 percent of a \$4 billion project, as reported in recent television and newspaper reports, including the national publication Engineering News Report and local Las Vegas Channel 5. The state of Nevada, on the other hand, will own the maglev project, with all profits

going back to the California-Nevada Super Speed Train Commission, a nonprofit state agency. The public-private partnership formed by this state with the American Magline Group in 1997 is the right business model for implementation of high-speed train service in this corridor. This is borne out by the fact that investors have demonstrated strong interest in providing construction funding, including a \$7 billion direct loan commitment from the China Export-Import Bank, subject only to a long-term, back-end guarantee from the federal government. The balance of construction would be privately funded through the issuance of project revenue-backed bonds. This scenario would involve all private money — no federal dollars up front.

A UNLV study shows that even the first maglev train segment built in Nevada will create 13,000 jobs, diversify the economy through the creation of a new industry, and bring lasting economic benefits, including those brought by a long line of new tourists excited to ride the fastest (300 mph) train in the world, and a super-speed connection to the future airport in the Ivanpah Valley. Change is difficult for some, but Las Vegas wouldn't exist if the naysayers had their way. The state of Nevada and its private partners will not stop until the goal started four governors ago is achieved ... without regard to whether the DesertXpress to Victorville is built, or not.

M. Neil Cummings is president of the American Magline Group.
John Kenna Dan Herrn

Sehr geehrter Herr Michael Dittmer, Danke fuer Ihren Brief und DVD vom 20. 08. 2010.

Meine immerwiedere bemuehungen hier in Kalifornien und Nevada fuer Transrapid, lege ich ein Schreiben bei, wie meine Briefe lauten.

Dr. Christoph H. Atzpodiend meinte auf meine Frage, was halten Sie davon?
Ja Herr Macheleidt machen sie ruhig weiter so, Ihre Briefe werden im Thyssenhaus gelesen.
Ein besseres Kompliment konnte ich kaum erwarten.

Werde am 20. 9. 10. an der Lathener metting teilnehmen und am 21. 9. in Berliner Messe ectr. am Transrapid Stand Sie gewiss begruessen kann. Kennen lernen und so manche Frage, wie was wo, sich so Dinge ergeben mit Transrapid. Meine Nichte "Iwona" meint es sei mein Hobby, vielleicht sogar mehr? Es giebt nur ein Transrapid und wird es auch bleiben, ganzgleich wo.

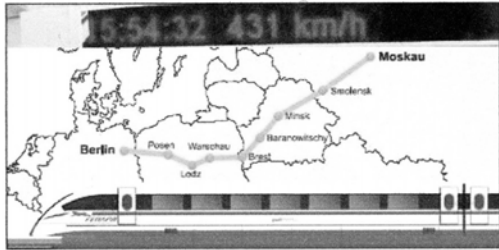
Na dann in Berlin.

Siegfried Macheleidt

Mit freundlichen Gruessen, Ihr Siegfried Macheleidt,

PS. Ich haemmerte jahrelang fuer den "Pacheco Pass" 7,5% Steigung, kein problem fuer Transrapid, suedoestlich von San Jose, Diese Strecke von Los Angeles nach San Jose - San Franzisko ist eine direkte Rout and to serve the Silicon Valley. Computer Center.

Moskau - Berlin mit dem Zug in 3,5 Stunden



Am Rande der Konferenz „Modernisierung der Transport- und Energienetze in Moskau“ sprach russland.RU mit Herrn Prof. Dr. R. Lipp, Präsident der Assoziation StrassenHaus e.V, Berlin und Herrn Prof. Dr. J. Klühspies, Präsident „The International Maglevboard e.V. über das Projekt „Maglev-Hochgeschwindigkeitsmagistrale Ost-West“.

Werbung



Prof. Lipp und Prof. Klühspies stellten diese Woche das Projekt einer Moskau-Berlin Magnetschnellbahn den Verkehrsministern von Deutschland und Russland vor, ebenso exklusiv russland.RU.

Schneller als mit dem Flugzeug, umweltschonender und effizienter soll man mit der „Maglev-Hochgeschwindigkeitsmagistrale Ost-West“ Europa mit Russland verbinden können, erklärte Prof. Klühspies russland.RU gegenüber die Vorteile dieses Projektes.

Moskau – Berlin in 3,5 Stunden

Prof. Lipp erklärte uns, dass das Konzept einer Magnetschnellbahn Moskau – Berlin ein Vorschlag der Assoziation StrassenHaus e.V. vom Juni 2010 ist. Es sieht eine durchgehende zweispurige Hochgeschwindigkeitsmagnetbahn von Moskau über Minsk und Warschau bis nach Berlin, mit einer Gesamtlänge von ca. 1.800 km und Geschwindigkeiten um 550 km/h vor. Diese Strecke können Personenzüge mit bis zu ca. 1.200 Personen oder Luftfracht-Güterzüge in Transportzeiten von ca. 3,5 Stunden bewältigen. Eine solche, leicht erweiterbare transnationale Transportverbindung ist hinsichtlich ihrer Leistungs- und Sicherheitsdaten allen bisherigen Bahnsystemen weit überlegen.

Eine solche Magistrale stellt eine hochgradig effiziente, effektive und komfortable Transportverbindung zwischen den beiden bedeutenden Wirtschafts- und Kulturregionen Europa und Russland dar und fördert damit in intensiver Weise die wirtschaftspolitischen Beziehungen unseres Kontinentes.

Es wird von einer maximalen Entwurfsgeschwindigkeit der Trasse von 600 km/h ausgegangen, um ausreichend fahrdynamische Reserven für die Zukunft zu haben und gegenüber dem Luftverkehr konkurrenzfähige Fahrzeiten bieten zu können. Wie viele und welche Zwischenstationen eine optimale Streckenvariante darstellen, wird Gegenstand der kommenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen sein.

Streckenverlauf	km	Expresszug	Super-Expresszug	Einwohner
Moskau	0	0	0	10.800.000
Smolensk	374	0:48		317.700
Minsk	687	1:34	1:27	1.830.000
Baranawitschy	820	1:57		169.000
Brest	1017	2:27		298.000
Warschau	1199	2:56	2:36	1.711.000
Lodz	1319	3:17		744.400
Posen	1504	3:46		556.000
Berlin	1750	4:22	3:54	3.443.000

Entlang der Strecke sind zunächst Zwischenstationen in Smolensk, Minsk, Baranoviči, Brest, Poznań, Lodz und Warschau vorgesehen, um möglichst viele Großstadregionen an den neuen Korridor anzubinden.

Ferner ist vorgesehen, dass Superexpress- Magnetschnellbahzüge zur Verfügung stehen, die nur in den Hauptstädten halten, als auch Magnetschnellbahzüge, welche zusätzlich die relevanten Zwischenstationen an der Strecke bedienen.

6 Millionen Fahrgäste nötig

Um eine solche Strecke ohne betriebliche Subventionen zu betreiben, sind nach Erfahrungen aus dem Eisenbahn- Hochgeschwindigkeitsverkehr ca. 6 Mio. Fahrgäste pro Jahr als untere Grenze zu sehen. Derzeit liegt die Passagierzahl auf der genannten Verbindung allein im Luftverkehr noch unter 1 Mio. Passagiere pro Jahr.

Es ist allerdings davon auszugehen, dass die Existenz der neuen hoch attraktiven Verbindung die Zahl der Fahrgäste enorm erhöht. Gründe hierfür sind die Übernahme von Verkehr zwischen Teilregionen der Strecke und die allgemeine Zunahme des Verkehrs aufgrund der Attraktivität der Verbindung sowie auch aufgrund einer induzierten wirtschaftlichen Entwicklung entlang der Strecke.

Schnelligkeit und komfortables Reisen verbinden

Ein Transrapidzug kann aus bis zu 10 Sektionen bestehen. Dies ergibt bei Standardbestuhlung ca. 1.200 Sitzplätze pro Zug (2. Klasse) oder bietet alternativ bei ca. 600 bis 800 Sitzplätzen ein weltweit unerreichbares Niveau an Reisekomfort im Schnellverkehr. Aufgrund der großen Fahrzeuginnenraumbreite von 3,4 m sind grundsätzlich sehr luxuriöse Innenraumgestaltungen möglich. Anschlallen wird in keinem Fall nötig, die Fahrgäste können sich völlig ungehindert und frei im Fahrzeug bewegen. Die Einführung von Bordrestaurants / Lounges ist möglich.

Unter der Annahme einer betrieblich sinnvollen Zugfolgezeit von 120 Minuten für die Superexpresszüge und 60 Minuten für die Expresszüge ergibt sich bei 20 Stunden Betriebszeit pro Tag eine Kapazität für beide Richtungen von maximal rund 29 Mio. Fahrgästen pro Jahr. Technisch erlaubt das System eine geringste Zugfolgezeit von 5 Minuten (!), wodurch die maximale Kapazität theoretisch bei über 200 Mio. Fahrgästen pro Jahr liegen könnte. Damit ist auch für weitere Nachfragesteigerungen ausreichend Kapazität vorhanden, erklärten uns Prof. Lipp und Prof. Klühspies.

„Das ist ein Projekt, welches sich auf Grund der hohen Investitionssumme, nicht in ein paar Jahren amortisiert, hier müssen Investoren in Jahrzehnten denken, aber ich denke, das ist es Wert“, so Prof. Klühspies abschließend. [russland.RU]
Fotos: Assoziation StrassenHaus e.V

Bequem, sicher, schnell, Transrapid

Werbung

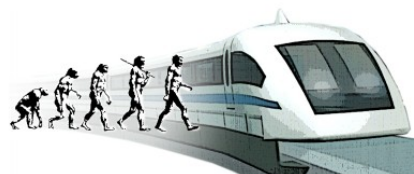


<http://russlandonline.ru/mos0010/morenews>.

– Anzeige –



www.pro-transrapid.org



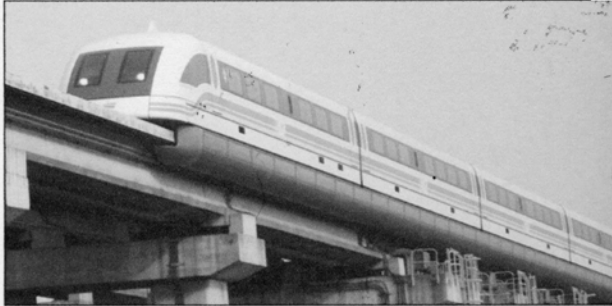
Mobility Evolution

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

(Detlev J. Schubsy, 1953 – 2006)
– einfach: transrapid.

Mit dem Magnetzug durch die Romandie

Ein Zürcher Ingenieur will Genf und Lausanne mit einer neuartigen Bahn verbinden. Mit derselben Idee kommt er in der Deutschschweiz bisher nicht voran. 31 Kommentare



Magnetschwebbahn in Shanghai: So möchte Ingenieur Niklaus König Genf mit Lausanne verbinden

Der Zürcher Ingenieur Niklaus König schlägt vor, die beiden welschen Metropolen Genf und Lausanne mit einer Magnetschwebbahn zu verbinden, wie sie bereits in Shanghai existiert. Die Reisezeit würde von über 30 Minuten auf 10 Minuten fallen, berichtet «Le Temps». SwissRapide Express (SRE) Ouest soll das Vorhaben heissen. Als Geldgeber würden Private auftreten.

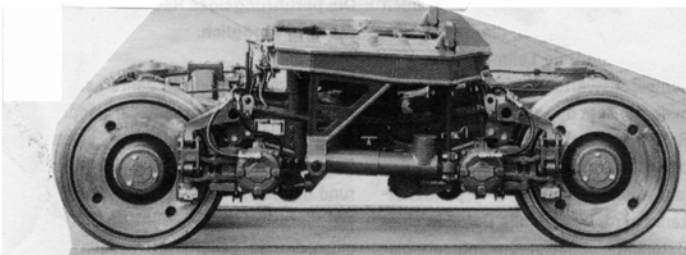
Niklaus König ist Präsident und CEO der SwissRapide AG. Mit seiner Firma will er aber nicht nur Genf und Lausanne durch eine Magnetschwebbahn verbinden, sondern auch Bern und Zürich. Das Vorhaben soll bereits weit gediehen sein. König verfüge über ein Budget von 9,7 Millionen Franken, schreibt «Le Temps». Auch Kontakte zum Bund und zur SBB bestünden bereits.

Sogar die Ticketpreise stünden schon fest. König will für eine einfache Fahrt 40 Franken verlangen. Damit unterbietet er sogar den momentanen Tarif der SBB; dieser beträgt 43 Franken.

Ist Königs ambitioniertes Projekt vielleicht deshalb ins Stocken geraten? Es stecke nämlich in der Sackgasse, will «Le Temps» wissen. Bund und SBB trieben ihre eigenen Projekte zur Verbesserung der heutigen Linie Bern-Zürich voran.

FAZ-Freitag, 3. Dezember 2010 - Nr. 282

WWW.INNOTRANS.DE



Soll Gleisschäden reduzieren und Wartungskosten senken: das Flexx Eco-Drehgestell.

Fotos: Bombardier Transportati...

...aber kann es das auch?

h.

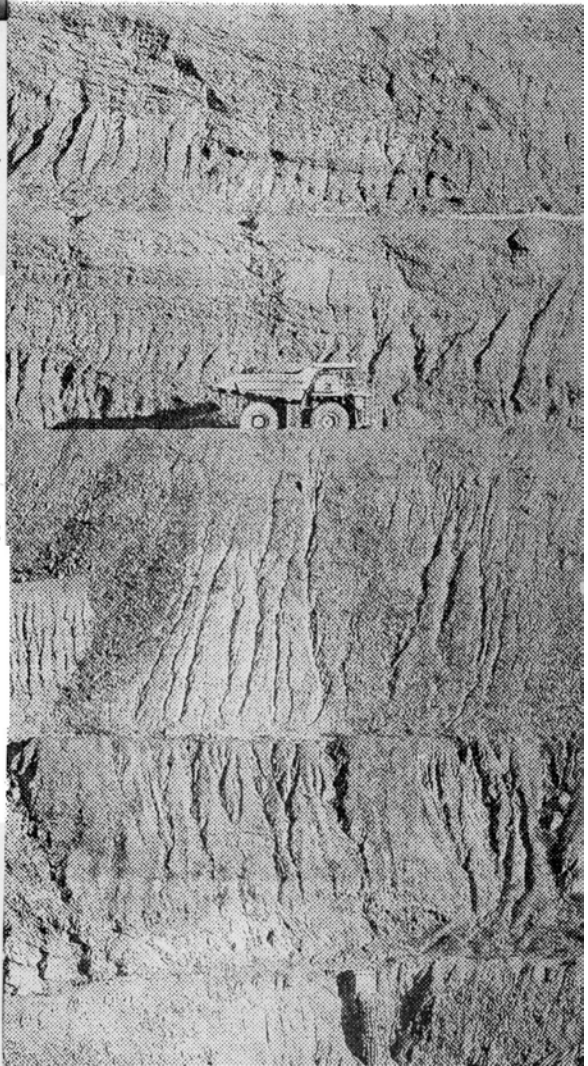


Das Unglück aus anderer Perspektive: In die entgleiste Güterzug-Lok raste der Regionalzug.

14

Hamburger Abendblatt

Freitag, 18. Juni 2010



Abbau von Eisenerz in Australien, damit es auch weiterhin Rad/Schiene gibt

Neue Chance für den Transrapid

Brasilien, Teneriffa, die Türkei und die USA bekunden Interesse – Enorme Ersparnisse beim Fahrweg

Lathen. Der Transrapid erhält eine zweite Chance. Er werde alles tun, um dem Magnetschwebezug im Ausland zum Erfolg zu verhelfen, sagte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer gestern bei einem Besuch der Teststrecke in Lathen im Emsland.

Von Wolfgang Buhmann
Ramsauer bezeichnete den Verzicht auf die deutsche Referenzstrecke Hamburg-Berlin, die unmittelbar vor der Realisierung stand, zugunsten einer schnellen ICE-Verbindung als „industriepolitische Todsünde“. Auch die plötzliche „Beerdigung“ des Projekts zwischen der Münchner City und dem Flughafen der bayerischen Metropole habe ihn „zutiefst enttäuscht“. Deutschland dürfe nicht weiter zulassen, dass

hierzulande entwickelte Hochtechnologien wegen ideologischer Hemmnisse ins Ausland abwandern, kritisierte der CSU-Politiker. Im Sinne der an Bedeutung gewinnenden Elektromobilität werde er sich deshalb bemühen, den Vorsprung der Asiaten, den sie auf der Basis deutscher Batterietechnologien gewonnen hätten, wieder wettzumachen.

Herausragende Exportchancen habe der Transrapid in Brasilien, sagte Ramsauer. Dort hat er ihm die Tür für ein offenes Ausschreibungsverfahren bei der Einführung neuer Fernverbindungen geöffnet. Interesse hätten auch die Türkei und Teneriffa bekundet. Die USA haben bereits 90 Millionen Dollar an Planungsmitteln für eine Verbindung im Raum Los Angeles bereitgestellt.

Nachdem die Protagonisten des Transrapid, Siemens und ThyssenKrupp, aus Enttäuschung über das jahrzehntelange Desinteresse in der Politik ihr Engagement auf ein Minimum zurückgeschraubt haben – der Essener Mischkonzern will, wie berichtet, das Kasseler Transrapid-Werk zum Jahresende schließen – liegt die Federführung der Akquisitionsarbeit jetzt bei dem mittelständischen Unternehmen Max Bögl. Bögl ist das größte familiengeführ-



Schwerelos und vibrationsfrei mit Tempo 332 km/h durch das Emsland: Peter Ramsauer (r.) mit seinem Staatssekretär Rainer Bomba gestern im Transrapid der neuesten Generation (Typ 09). Fotos dpa



Testbetrieb in Lathen bis Ende 2010 gesichert: Transrapid

te Bauunternehmen Deutschlands. Diese Gesellschaft, die bislang schon für den Fahrweg verantwortlich war, hat die Fahrwegträger („Stelzen“) permanent weiterentwickelt, so dass der Fahrkomfort beständig gewachsen und die Kosten gesunken sind. Aktuell liegt die Einsparung ge-

genüber der für die Volksrepublik China entwickelten Trasse von Shanghai zum Flughafen Pudong, das erste Vorhaben seiner Art, bei 30 Prozent.

Bei der Neuaufstellung des Konsortiums spielte gleichfalls eine Rolle, dass bei der Realisierung einer künftigen

Anwenderstrecke die Bauleistung etwa 70 Prozent der Gesamtkosten ausmachen wird. Die von Bögl aus eigenen Mitteln finanzierten Fahrwegkomponenten, darunter eine aus Beton gefertigte Biegeeweiche, sollen die künftigen Vermarktungschancen erhöhen.

Kieler Nachrichten vom 28.04.2010

http://www.presseportal.de/pm/80921/1657737/the_international_maglevboard_e_v

FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND | DIENSTAG, 21. DEZEMBER 2010



Eine Chance für den Transrapid in Europa

Teneriffa hat eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben — Strecke von 120 Kilometern - 22.12. 16:49 Uhr

SENGENTHAL - Bislang ist der Transrapid, der mit von Max Bögl entwickelt wurde, nur in Shanghai im Einsatz; das könnte sich bald ändern. Der Präsident Teneriffas hat eine Machbarkeitsstudie zur Magnetschwebebahn in Auftrag gegeben.



Nur in Shanghai ist der Transrapid bisher im Einsatz.

Foto: Niese



Teneriffa ist etwas rückständig, zumindest wenn man die verkehrliche Entwicklung betrachtet. Eine Autobahn verbindet zwar den Norden mit dem Süden, eine Straßenbahn zieht eine kleine Runde, doch ein vernünftiges Bahnnetz erwartet man vergebens.

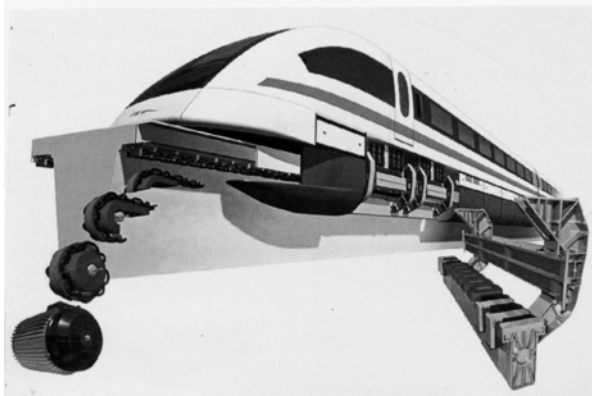
Ein Grund dafür ist das bergige Terrain auf der Insel. Konventionelle Züge kommen die Berge nicht hoch, für sie müßten teure Tunnel gebaut werden. Für den Transrapid sei es hingegen kein Problem, Steigungen von sechs Prozent zu überwinden, sagt Peter Mnich vom Berliner Institut für Bahntechnik, das gemeinsam mit dem Ingenieur-Büro Vössing aus Düsseldorf an der Machbarkeitsstudie arbeitet, die im Frühjahr

vorgelegt werden soll.

Der Transrapid, für ihn sind Kosten von rund drei Milliarden Euro im Gespräch, soll den Norden der Insel mit dem Süden verbinden; die Strecke zwischen Santa Cruz und dem 80 Kilometer entfernten Las Américas dauere damit nur 20 Minuten. Aktuell brauche man, auch verkehrsbedingt, per Auto zwei Stunden, sagt Mnich. Zudem ist ein Anschluß des nördlichen Flughafens geplant. Insgesamt soll der Transrapid zehn Haltestellen auf 120 Kilometer Strecke anfahren.

Nach Mnichs Dafürhalten brächte der Transrapid mehrere Vorteile für Teneriffa. Die Inselbewohner könnten schneller aus dem dichter besiedelten Norden zu ihren Arbeitsplätzen im touristischen Süden gelangen. Zudem sei der Transrapid eine Attraktion.

Auch für die beteiligten Firmen sei es ein wichtiges Projekt. Schließlich sei es eine Chance, den Transrapid in Europa zu verwirklichen. Die Magnetschwebebahn könnte auf Teneriffa potentiellen Kunden präsentiert werden; Vorführorte sind bisher rar — die Teststrecke im Emsland wird wohl auslaufen und bis zum einzigen Transrapid im Real-Einsatz in China ist es ein langer Weg. Daher setzt auch die Sengenthaler Firma Max Bögl Hoffnungen in die Planungen in Teneriffa. Man hoffe auf eine positive Entscheidung, sagte Sprecher Jürgen Kotzbauer. Bögl baut den Fahrweg für den Transrapid. Die Steuer- und Leittechnik stammt von Siemens.



NEUMARKTER
Nachrichten

Russland

Magnetbahn zwischen Berlin und Moskau?

Auf dem 10. Petersburger Dialog, der in diesem Jahr vom 13. bis 15. Juli in Jekaterinenburg statt fand, hat Prof. Dr.-Ing. Roland Lipp, Präsident der Assoziation StrassenHaus e.V. das Projekt einer Magnetschnellbahn zwischen Moskau und Berlin vorgestellt. Sie soll die Städte Moskau, Minsk, Warschau und Berlin verbinden. Die etwa 1800 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke wurde bereits auf der russisch-deutschen Infrastruktur-Fachkonferenz im Juni in Moskau diskutiert. Nun hofft der International Maglevboard e.V. dass bald eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben wird, dessen Finanzierung aber noch völlig offen ist. (cm)

HGV-Streckenausschreibung in Brasilien

Kommt Magnetbahnangebot aus Deutschland

Derzeit findet die Ausschreibung um den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Rio über São Paulo nach Campinas statt. Nun heißt es, dass sich bei einem Gespräch zwischen Politik und Industrie in Berlin Vertreter des Bundesverkehrsministeriums und der am Transrapid-Projekt beteiligten Firmen Siemens, Thyssen-Krupp, Max Bögl und IABG grundsätzlich auf eine Bewerbung verständigt hätten. Dies berichtet die *Nord-West-Zeitung*. Das ist eine Technologie, die absolut zukunftsfähig ist. Ich glaube fest an den Transrapid, und Bundesverkehrsminister Ramsauer tut das auch, sagte Verkehrsstaatssekretär Rainer Bomba der Zeitung. Parallel dazu soll nun versucht werden, die Teststrecke im Emsland auch über Ende 2010 hinaus in Betrieb zu halten. Die Magnetbahnbefürworter argumentieren damit, dass sich bei den topographischen Gegebenheiten in Brasilien beim Einsatz der Magnetbahn die Tunnellänge von rund 44 km auf etwa 4 km reduzieren ließe. Derzeit werden die Baukosten der rund 518 km langen Strecke auf umgerechnet 14,3 Mrd. EUR geschätzt. (cm)

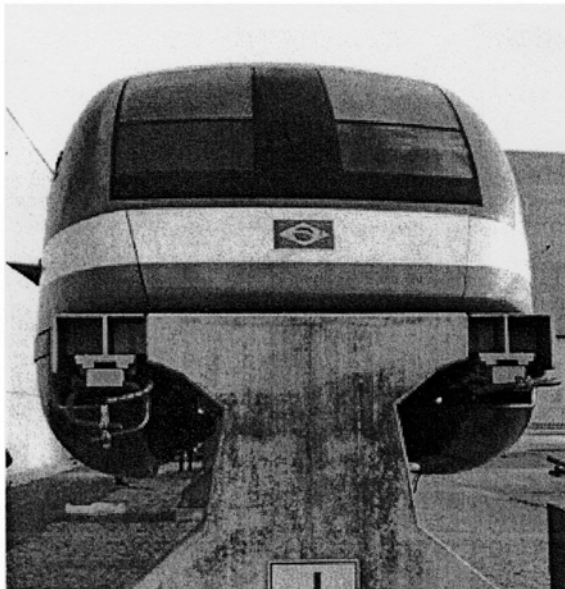
Mittelbayerische

NEUMARKT

Artikel vom 08.08.2010, 15:32 Uhr

Mit dem Transrapid zum WM-Spiel?

zukunft Für die Fußball-Weltmeisterschaft 2014 in Brasilien wird eine Schnellzugstrecke gebaut. Die Firma Max Bögl bewirbt sich.



So sieht eine Magnetschwebebahn aus.

Sengenthal. Die WM in Südafrika ist gerade vorbei, da blickt die Welt schon auf Brasilien. Dort wird die Fußball-Weltmeisterschaft 2014 ausgetragen. Das südamerikanische Land bereitet sich jetzt schon auf das Großereignis vor. Um dem Besucherandrang Herr zu werden, muss natürlich die Infrastruktur passen. Auch das Sengenthaler Unternehmen Max Bögl möchte hier gerne mitmischen: Es hat sich an der Ausschreibung für eine Schnellzugstrecke zwischen Sao Paulo und Rio beteiligt. Bögl möchte zusammen mit den Transrapid-Herstellern den Magnetschwebezug in Brasilien ins Rennen schicken. Die Erfolgsaussichten schätzt das Konsortium trotz des starken internationalen Wettbewerbes durchaus als gut ein.

Ein Unternehmenssprecher erklärt: „Großveranstaltungen wie Weltmeisterschaften und Olympiaden benötigen eine perfekt ausgebaute Infrastruktur.“ Dazu würden auch schnelle Verbindungen zwischen Städten und Regionen gehören – um die Fans und Gäste von A nach B zu bringen. „Der Transrapid bietet gerade hierzu ideale Voraussetzungen an. Er ist mit einer Geschwindigkeit von mehr als 400 km/h eines der schnellsten und gleichzeitig

sichersten Verkehrssysteme weltweit“, heißt es weiter. In Brasilien sei eine mehr als 500 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke zur Verbindung der Städte Rio de Janeiro – Sao Paulo – Campinas geplant.

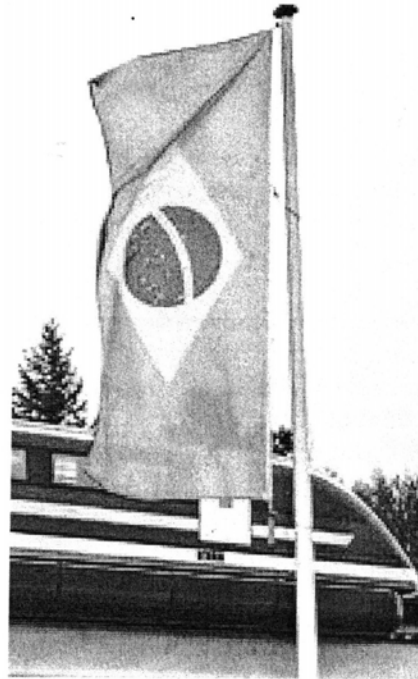
Fussball, Weltmeisterschaft, Bögl, Transrapid



„Ich glaube an den Transrapid“

Verkehr Staatssekretär Bomba zuversichtlich Angebot für Projekt in
Brasilien

2 Hamburger Abendblatt



Die Notdurft der Reiher

„Ökosprit ist eine verlogene Aktion“
Fünf Fragen an Karsten Smid.
Hamburger Abendblatt, 17. Januar

Herr Smid sollte sich mal eine Fahrplanauskunft für die Strecke Hamburg-Amsterdam einholen. Die erste Verbindung startet um 4:42 Uhr, Ankunft in Amsterdam um 10:33 Uhr. Das soll eine Alternative sein? Es liegt eben nicht alles in den Händen des Kunden, sondern auch viel in den Händen der Politik, wirkliche Alternativen zu schaffen. Wenn es dann zu Ideen wie einer Magnetschwebbahn kommt, schreien alle Naturschützer, weil die Trasse und die Geräusche einen Reiher beim Verrichten seiner Notdurft stören könnten. Es kann nur funktionieren, wenn alle Beteiligten zusammenarbeiten und auch offen für Kompromisse sind.

Volker Hettwer, per E-Mail

Befürworte des Transrapids hoffen auf den Zuschlag für ein Milliardenprojekt in Brasilien.

BILD: dpa

Experten sehen Chancen. Das Verkehrsministerium will die Teststrecke im Emsland erhalten.

von Norbert Wahn

Lathen - Für die Befürworter der Magnetschwebbahn-Technik war der Dienstag ein guter Tag. Bei einem Gespräch zwischen Politik und Industrie in Berlin hatten sich Vertreter des Bundesverkehrsministeriums und die am Transrapid-Projekt beteiligten Firmen Siemens, Thyssen-Krupp, Max Bögl und IABG grundsätzlich auf eine Bewerbung um ein Schnellbahnprojekt in Brasilien verständigt.

„Das ist eine Technologie, die absolut zukunftsfähig ist. Ich glaube fest an den Transrapid, und Bundesverkehrsminister Ramsauer tut das auch“, sagte Verkehrsstaatssekretär Rainer Bomba, ein gelernter Ingenieur, im Gespräch mit dieser Zeitung in Berlin. Um möglichen Kunden die Magnetschwebbahn-Technologie präsentieren zu können, sei es deshalb aber auch wichtig, den Betrieb „der Referenzstrecke in Lathen aufrecht zu erhalten“.

Der Bund hatte bereits in diesem Jahr mit einer Millionen-Spritze das vorzeitige Aus der Strecke im Emsland verhindert. „Wir müssen jetzt mit den Haushaltspolitikern des Bundestages sprechen, damit die Strecke über das Jahr 2010 erhalten bleibt“, so Bomba.

„Ohne eine Fortführung der Versuchsstrecke können wir den Transrapid nicht im Ausland verkaufen“, sagte auch die CDU-Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann aus Leer. Sie wird noch einige Überzeugungsarbeit bei ihren Kollegen in Berlin leisten müssen.

Überzeugungsarbeit wird derweil auch bei der geplanten Bewerbung in Brasilien noch nötig sein. Denn die Konkurrenz ist groß. Neben einem deutschen Angebot wird auch mit Offerten aus Frankreich, Japan und China gerechnet.

Dennoch geben sich deutsche Verkehrsexperten optimistisch. „Sollte es zu einem ernsthaften Angebot kommen, bestehen gute Chancen für die deutsche Magnetschnellbahn, den Zuschlag zu bekommen“, meint Prof. Dr. Johannes Klühspies, Präsident des Vereins International Maglevboard.

Hoffnungen machen den Wissenschaftlern vor allem die topographischen Gegebenheiten der geplanten Strecke. „Auf der Strecke zwischen Sao Paulo und Campinas würden für herkömmliche Schnellzüge 44 Kilometer Tunnelstrecke benötigt, die aufwendig gebohrt werden müssen“, sagt Prof. Dr. Arnd Stephan, Verkehrsexperte TU Dresden. „Bei einem Einsatz von Magnetschnellbahnen wird dagegen die Tunnelstrecke um etwa 90 Prozent auf vier Kilometer reduziert.“

HGV-Streckenausschreibung in Brasilien Kommt Magnetbahnangebot aus Deutschland

Derzeit findet die Ausschreibung um den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Rio über São Paulo nach Campinas statt. Nun heißt es, dass sich bei einem Gespräch zwischen Politik und Industrie in Berlin Vertreter des Bundesverkehrsministeriums und der am Transrapid-Projekt beteiligten Firmen Siemens, Thyssen-Krupp, Max Bögl und IABG grundsätzlich auf eine Bewerbung verständigt hätten. Dies berichtet die *Nord-West-Zeitung*. Das ist eine Technologie, die absolut zukunftsfähig ist. Ich glaube fest an den Transrapid, und Bundesverkehrsminister Ramsauer tut das auch, sagte Verkehrsstaatssekretär Rainer Bomba der Zeitung. Parallel dazu soll nun versucht werden, die Teststrecke im Emsland auch über Ende 2010 hinaus in Betrieb zu halten. Die Magnetbahnbefürworter argumentieren damit, dass sich bei den topographischen Gegebenheiten in Brasilien beim Einsatz der Magnetbahn die Tunnellänge von rund 44 km auf etwa 4 km reduzieren ließe. Derzeit werden die Baukosten der rund 518 km langen Strecke auf umgerechnet 14,3 Mrd. EUR geschätzt. (cm)

Tag der Entscheidung für Transrapid

Magnetschwebebahn Industrie und Politik beraten über Bewerbung für Strecke in Brasilien

Rio des Janeiro und Sao Paulo sollen miteinander verbunden werden. Die Konkurrenz ist groß.

VON JÖRG SCHÜRMEYER

BERLIN - Geht es nach den Verkehrswissenschaftlern der Technischen Universität (TU) Dresden, so ist die Sache klar: Deutschland muss sich mit einer Magnetschwebebahn um die Hochgeschwindigkeitsstrecke in Brasilien bewerben. „Sie ist schneller und erheblich kostengünstiger im Bau“, sagte am Montag Prof. Dr. Rainer Schach, Vorstand im Kompetenzzentrum für Hochleistungsbahnen und Magnetbahnsysteme an der TU.

Doch nicht die Wissenschaftler treffen die Entscheidung, sondern Vertreter der am Transrapid beteiligten Unternehmen Siemens, Thyssen-Krupp, Max Bögl und IABG. Sie treffen sich an diesem Dienstag in Berlin mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums. Thema: Die Bewerbung um das Projekt in Brasilien und damit vermutlich auch die Perspektiven der Technologie in Deutschland insgesamt.

„Das Projekt in Brasilien ist auch entscheidend für die Zukunft der Versuchsanlage im Emsland“, meint etwa Prof. Dr. Johannes Klühspies, Präsident des Vereins International Maglevboard. Die Finanzierung der Anlage ist nur noch bis Ende des Jahres gesichert.

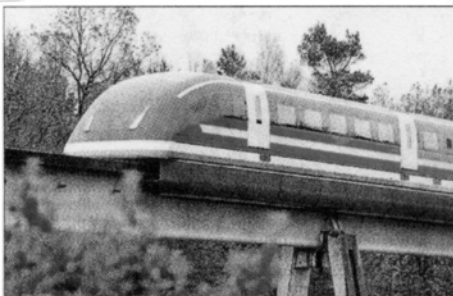
Das milliardenschwere Projekt „Trem de Alta Velocidade“ (TAV), so die Bezeichnung in Brasilien, soll die beiden Metropolen Rio de Janeiro und Sao Paulo verbinden und von dort bis nach Campinas weitergeführt werden. Die Mitte Juli eröffnete Ausschreibung für die rund 520 Kilometer lange Strecke ist systemoffen, das heißt, sowohl herkömmliche Schnellzüge auf Rad-Schiene-Basis wie der deutsche ICE oder der französische TGV als auch Magnetschwebebahnen wie der Transrapid können sich bewerben. Am 16. Dezember 2010 soll über die Vergabe entschieden werden. Die Strecke soll zu den Olympischen Spielen 2016 in Rio de Janeiro betriebsbereit sein.



<http://www.nwzonline.de/Aktuelles/Wirtschaft/>

Ob es zu einer deutschen Bewerbung mit dem Transrapid kommt, gilt als offen. Während Max Bögl und IABG eine Bewerbung offenbar befürworten, soll laut Branchenexperten vor allem Siemens auf die Bremse treten. Der Münchner Konzern erwägt eine eigene Bewerbung mit einer Variante des ICE. Ein Grund laut Branchenexperten: Mit langjährigen Verträgen über Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten bei Rad-Schiene-Systemen lassen sich höhere Umsätze erzielen.

Die Konkurrenz dürfte überdies groß sein. Verkehrsexperten erwarten, dass sich neben deutschen und französischen Unternehmen auch japanische und chinesische an der Ausschreibung beteiligen könnten. Vor allem Pläne aus China könnten für Aufsehen sorgen: Ein Konsortium des Landes will mit einer eigenen Magnetschnellbahn antreten – auf Basis des technischen Prinzips des Transrapids.



Beim Transrapid (hier auf der Teststrecke in Lathen) stehen in Kürze richtungweisende Entscheidungen an. BILD: DPA

Wissenschaftler für Magnetschnellbahn in Brasilien

Vorentscheidung im Verkehrsministerium am 3. August in Berlin

Angebot wird auch aus China für eine Magnetschnellbahn erwartet

02.08.2010 | 11:01 Uhr

München/Dresden (ots) - Am 3. August treffen sich Industrie und Politik im Verkehrsministerium in Berlin unter Leitung von Staatssekretär Rainer Bomba zum Gespräch über die Wettbewerbsbeteiligung am Projekt für Hochgeschwindigkeitsbahnen in Brasilien. Es werden Teilnehmer aus der Industrie von der Siemens AG, ThyssenKrupp AG, der IABG und der Max Bögl GmbH als ein Federführer für das Magnetbahn-System erwartet. Renommierte Verkehrswissenschaftler der Technischen Universität Dresden (TU Dresden) und des International Maglevboard e.V. fordern deshalb dringend im Vorfeld des Treffens, dass das deutsche Magnetschnellbahnsystem dabei angeboten wird.

Das brasilianische Projekt für Hochgeschwindigkeitsverkehr sieht vor, die Städte Rio de Janeiro, Sao Paulo und Campinas zu verbinden. "Die über 500 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke wird den umweltschädlicheren Flugverkehr weitgehend ersetzen", sagt Prof. Dr. Johannes Klühspies, Präsident des International Maglevboard e.V. "Es handelt sich hierbei um eine der am dichtesten beflogenen Kurzstreckenverbindungen der Welt", so Klühspies weiter. Erste Ergebnisse einer Vorstudie zu diesem Projekt haben auf der topographisch anspruchsvollen Strecke erhebliche Vorteile für die Magnetschnellbahntechnologie aufgezeigt. "Sie ist schneller und erheblich kostengünstiger im Bau", erklärt Prof. Dr.-Ing. Rainer Schach, Vorstandsmitglied im Kompetenzzentrum für Hochleistungsbahnen und Magnetbahnsysteme an der TU Dresden. Sein Vorstandskollege Prof. Dr. Arnd Stephan ergänzt: "Auf der Strecke zwischen Sao Paulo und Campinas würden für herkömmliche Schnellzüge 44 km Tunnelstrecke benötigt, die aufwendig gebohrt werden müssen. Bei einem Einsatz von Magnetschnellbahnen wird dagegen die Tunnelstrecke um etwa 90 Prozent auf 4 km reduziert".

Verkehrsexperten erwarten, dass sich neben deutschen und französischen Unternehmen auch japanische und chinesische Firmen an der Ausschreibung beteiligen werden. Besondere Aufmerksamkeit hat ein chinesisches Konsortium hervorgerufen, das nicht nur Schnellzüge anbieten wird, sondern eine eigene Magnetschnellbahn nach deutschem technischem Prinzip und zudem weitreichende, staatliche geförderte Finanzierungskonzepte einzubringen scheint. "Wir erwarten durch das Magnetschnellbahnangebot aus China eine Zäsur für den gesamten Markt", verdeutlicht Prof. Dr. Klühspies. "Dies wird voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf laufende Hochgeschwindigkeitsprojekte auch in den USA, Russland sowie Japan nach sich ziehen".

Die deutsche Bahnindustrie hat sich bisher kaum mit Angeboten für Magnetschnellbahnen an Ausschreibungen beteiligt. Ein Grund: hohe Umsätze werden vor allem mit langjährigen Wartungs- und Instandhaltungsverträgen bei Rad-Schiene-Systemen erzielt. Bei Magnetschnellbahnen sind dagegen solche Aufwendungen wegen der weitgehenden Verschleißfreiheit erheblich reduziert.

Information an die Redaktion:

International Maglevboard e.V.

Die Nachricht wurde weitergeleitet von

Lothar Albrecht, GF
Elektromaschinenbauermeister

FaG - ema Verkehrs- u. Systemtechnik GmbH & Co. KG
Fachgemeinschaft im Elektromaschinenbauerhandwerk
Fehrbelliner Straße 29
D - 13585 Berlin
Tel.: (0049) 030 375 99 73 - 11
Fax: (0049) 030 375 99 73 - 17
e-Mail: zentrale@fagema.de
Internet: <http://www.fagema.de>
HRA 30566 Amtsgericht Charlottenburg

Strassenhaus Ltd. & Co. KG , D - 15757 Halbe OT Briesen, Unter den Linden 1

Tel.: +49 33765 21662

Fax: +49 33765 21668

**An den
Regierenden Bürgermeister von Berlin
Herrn Klaus Wowereit
10178 BERLIN
Berliner Rathaus**

Briesen, 13.08.2010

Magnetschnellbahn zwischen Berlin und Moskau

Sehr geehrter Herr Wowereit,

Die russisch-deutsche Assoziation StrassenHaus e.V. eine Vereinigung von führenden Instituten und Gesellschaften auf dem Gebiet der Infrastruktur von Metropolregionen, unterbreitet einen Vorschlag, der von zwei Gedanken getragen ist:

1. Leistungsfähige Infrastrukturen sind der Schlüssel zur Entwicklung der Metropolregionen im 21. Jahrhundert. Die Forderungen unserer Zeit sind auf Infrastrukturen gerichtet, die insbesondere die Forderungen nach Wirtschaftlichkeit und Ökologie erfüllen.
2. Die deutsche Entwicklung einer Schwebetechnologie als Transportverfahren im 21. Jahrhundert stellt derzeit noch einen bedeutenden Alleinstellungsvorteil für die deutsche Wirtschaft dar.

Dazu führt unser Minister Ramsauer beim Besuch der Transrapid-Teststrecke im April 2010 aus :

Es könne nicht sein, «dass deutsche Hochtechnologie wegen politischer Ignoranz ins Ausland abwandern muss und wir später gezwungen sind, diese Technologie mühsam wieder nach Deutschland zurückzuholen» Der Minister nannte es eine «Todsünde», dass in ganz Deutschland noch keine Magnetbahn im Einsatz sei....

Die politische Positionierung zu der Transrapid-Technologie ist weltweit positiv verändert. Aktuell tritt in der Ausschreibung in Brasilien über eine 500 km Strecke Deutschland gegen den China an, die den chinesischen Nachbau unserer Technologie anbieten.

Hier wird ein transnationales Vorhaben vorgeschlagen, nach dem mittels einer multifunktionalen Infrastruktur-Trasse Moskau und Berlin miteinander verbunden werden können.

Eine Magnetschwebebahn, die 550 km/h fährt, kann diese Entfernung in 3,5 Stunden zurück legen. Der sog. Maglev ist dem Zug und dem Flugzeug nicht nur hinsichtlich der Gesamtreisezeit aber auch in Kapazität, Sicherheit, Verfügbarkeit, Bequemlichkeit usw. überlegen. Nicht zuletzt liegt der Energieverbrauch unter 30% von dem eines Flugzeuges.

Strassenhaus Ltd. & Co. KG , D - 15757 Halbe OT Briesen, Unter den Linden 1

Tel.: +49 33765 21662

Fax: +49 33765 21668

Die Anbindung einer solchen vorgeschlagenen Trasse an den Airport Berlin Brandenburg International, BBI, könnte zur deutlichen Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Airport BBI führen. Dies sowohl bezüglich des Personentransportes aber auch als internationales Logistikzentrum. Hier denken wir auch an den Umschlag von Luftfracht-Containern.

Das Vorhaben kommt ökologischen Konzepten entgegen: z.B. können durch das Vorhaben freigesetzten Kapazitäten der Eisenbahn können vorteilhafter Weise dann für Gütertransporte genutzt werden.

Wie Sie dem beiliegenden Prospekt entnehmen können, wird die Wirtschaftlichkeit der Trasse durch die Multifunktionalität der Trassen Konstruktion positiv beeinflusst. Die Amortisationszeiten des Komplexes sollen durch die Vielfachnutzung verbessert werden. Hier erwarten wir insbesondere durch eine mitgeführte Erdgaspipeline positive Effekte.

Das Vorhaben ist im Petersburger Dialog verankert und wird in der neuen Arbeitsgruppe Logistik, Transport und Städtebau unter Leitung von Prof. Bergmann, dort bearbeitet.

Gern stehe ich ihnen zu einem persönlichen Gespräch zur Verfügung und informiere Sie über meine Gespräche mit dem Verkehrsminister Russlands, Herrn Levitin, und dem Vizepräsidenten der Russischen Eisenbahn RZD, Herrn Gabanowitsch.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. (TUT) Dr.-Ing. habil. Roland Lipp



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

NOVEMBER 2010 NR. 264

Die Kanzlerin besucht Schmalhalden

StrassenHaus Ltd.
Lindenstr.1 D-15757 Halbe OT Briesen
info@bu4ru.de www.strassenhaus.com

Direktor: Dr. Roland Lipp
Reg. Nr- 581 60 50

Dredner Bank
Konto Nr. 459 495 18 00
BLZ: 160 800 00

Samstag, 28.08.2010

Nachrichten

Im Blickpunkt

Lokales

Wirtschaft

Sport

Extras

ostfriesen.tv

E-Paper

Wetter

Bilder

Kinderseite

kompass.tv

Baum fürs Leben

Umfrage

RSS

Storchenkamera

BL-Trainer 2010/2011

Anzeigen

Kleinanzeigen

Anzeige aufgeben

Anzeigen-Muster

Ansprachpartner

Mediadaten

Service

Rund ums Abo

Abo-Karte

Archivsuche

GA-Tickets

Lasertbrief schreiben

Leserreise

Der Verlag

Datenschutz

Ihr Partner für Internet
und IT - OMG.de

Nachrichten



Istanbul

Transrapid: Türkei ist interessiert

VON MARCO SENG

28. Mai 20

Das Land will sein Netz für den Personen- und Güterverkehr weiter ausbauen. Derzeit wird verhandelt. Bei einem Erfolg könnte auch die Teststrecke in Lathen gerettet werden.

Istanbul - Neue Chance für den Transrapid. Die Türkei ist an einem Kauf der Magnetschwebetechnik aus Niedersachsen interessiert. Die Planung laufen. Damit könnte möglicherweise auch die Teststrecke im emsländischen Lathen gerettet werden.

Bundeswirtschaftsminister Rainer Brüderle und sein niedersächsischer Amtskollege Jörg Bode (beide FDP) äußerten sich nach Gesprächen in der Türkei zuversichtlich über einen Verkauf. "Ich freue mich über das Interesse der Türkei an der Magnetschwebetechnik", sagte Bode. Er hatte unter anderem mit dem Verkehrsministerium in der türkischen Hauptstadt Ankara über das Projekt gesprochen. Nach Bode Angaben will die Türkei ihr Schienennetz für den Personen- u

Güterverkehr ausbauen. Der Transrapid habe Kostenvorteile, weil er bei Neubau günstiger sei als die Rad-Schiene-Technik, erklärte er. Mit dem Transrapid könne man größere Steigungen überwinden und müsse dadurch weniger teure Tunnel bauen. "Die Chance ist da", sagte auch Bundeswirtschaftsminister Brüderle.

Der Transrapid sei eine "faszinierende und zukunftsweisende Technik". Brüderle verwies darauf, dass auch Brasilien über den Kauf der Magnetschwebetechnik nachdenke. "Es besteht großes Interesse." Es sei aber ein Problem, dass es keine größere Referenzstrecke in Deutschland gebe. Eine brasilianische Delegation hat bereits eine Probefahrt auf der Teststrecke in Lathen unternommen. Einen Termin für einen türkischen Besuch gibt es noch nicht. Auch weitere Projekte befinden sich in der Schwebe. So interessieren sich die US-Bundesstaaten Kalifornien und Florida für den Zug.

Sehr geehrte Frau Schwenn, vordergründig geht es den Gegnern sicher um den Erhalt des Bonatzbaues, man kennt ihn, man hängt an ihm, er entstand in einer Zeit die ihn im Nachhinein adelt. Aber was soll statt dessen kommen, Maulwurfsgänge an der tiefsten Stelle des Stuttgarter Tals, Gesichtslosigkeit und Schein wie am Berliner Bahnhof, Unsummen einer Bunkermentalität geopfert. Dort in Berlin fiel ein 40 Tonnen schwerer Träger bei Sturm hinunter, niemand kam zu Schaden, auch nicht der Glaskasten, denn der Träger diene ausschließlich nur der Zierde. Die ständig ins Feld geführte demokratische Legitimierung verliert absolut an Überzeugungskraft, wenn man die ständig sich verändernden Grundlagen ihrer Entstehung betrachtet, das ständige Draufsatteln. Vor allem die Baukosten, bei der Bahn üblicherweise doppelt so teuer wie geplant: Die Westerwaldstrecke, übrigens reparaturbedürftig, die Alpstrecke, es lösen sich Schienenklammern, der bereits genannte Berliner Bahnhof, 1,2 Mrd. €. statt 550 Millionen. Von Herrn Mehdorn gab es das Bonmot, er rechne alles präzise ab, plane in DM und bezahle in €, genau, 1:1 ! Warum aber das alles, weil nach der bewährten Devise verfahren wird, erst einmal billig anfangen, genau wie es jetzt wieder Herr Drexler praktiziert, wenn dann nicht weitergemacht wird, sind ja 1,4 Mrd. € verloren, sagt er! Ziemlich genau die Summe, die in München zum gewollten Scheitern für Zukunftstechnik benutzt wurde. Und dann darf ja noch der ganz große Deal vermutet werden, zu dem bisher klare Aussagen fehlen, Stichwort Immobiliengeschäfte und TGV nach Osteuropa, was den französischen Wettbewerbern in den Straßburger Startlöchern sicher einiges wert ist.

Mit freundlichen Grüßen W. H. Rumpel

Sonnabend/Sonntag, 4./5. September 2010

4 Hamburger Abendblatt

Ramsauer lobt deutschen Ost-West-Verkehr

ICE-Verbindung von Hamburg nach Berlin sei „beeindruckendes Beispiel“

BERLIN :: Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hat am Freitag in Berlin ein positives Resümee der 17 großen Verkehrsprojekte gezogen, die im Rahmen der deutschen Einheit verwirklicht werden. „Mit einem Volumen von 39,4 Milliarden Euro wurde Gewaltiges geschaffen: Deutschland hat seine alten Ost-West-Lebensadern wieder und neue wurden und werden gebaut“, sagte Ramsauer. „Auf all unseren Eisenbahnstrecken sind deutliche Kapazitätssteigerungen und Fahrzeitgewinne gegenüber 1990 zu verzeichnen.“

Eines der „beeindruckendsten Beispiele“ sei die Verbindung von Hamburg in die deutsche Hauptstadt. „Während man 1990 noch über vier Stunden brauchte, um von Hamburg nach Berlin zu fahren, ist dies heute in 90 Minuten möglich.“ Allerdings mache er keinen Hehl daraus, so Ramsauer gegenüber dem Hamburger Abendblatt, dass es aus seiner Sicht dennoch eine „gravierende Fehlentscheidung“ gewesen sei, auf den Bau der noch deutlich schnelleren Magntschwebbahn zu verzichten.

Auch auf den Straßen hat es wesentliche Fortschritte gegeben

Auch auf der Straße gebe es „ganz wesentliche Fortschritte“: Die A 20 ist bereits seit einigen Jahren zu einer unverzichtbaren Ost-West-Trasse geworden“, resümierte der Minister. „Das Projekt bindet den Ostseeküstenraum von Mecklenburg-Vorpommern und Polen sowie Nordostbrandenburg durch eine leistungsfähige Autobahnachse an das westdeutsche und europäische Autobahnnetz an.“ Die westliche Fortsetzung werde als A-20-Nordwestumfahrung Hamburg in Schleswig-Holstein und als A-20-Küstenautobahn in Niedersachsen gebaut, bekräftigte er. „So wird eine Küstenautobahn entstehen, die hinter der Küstenlinie von Nord- und Ostsee die deutschen Häfen miteinander verbindet und von der polnischen bis zur niederländischen Grenze reicht.“ (flk)

FRANKFURTER ALLGEMEINE
ZEITUNG

SEITE 20 · DIENSTAG, 6. JULI 201



„Ungültig! Sie haben da einen Kommafehler gemacht...“

Plädoyer für Transrapid endlich auch in Deutschland

Traditionssessen Rolf Trauernicht begrüßt viele prominente Gäste in Wiesmoor



M

BILD: Seelheim

RS

WIESMOOR. - Gastgeber freuen sich stets, wenn möglichst prominente Gäste ihrer Einladung gefolgt sind und das Fest mit ihrer Anwesenheit schmücken. Beim traditionellen politischen Spargelessen, zu dem der Unternehmer Rolf Trauernicht (85) alle zwei Jahre nach Ostfriesland einlädt, ist es eher umgekehrt. Da sind die Gäste stolz, dass sie dabei sein dürfen. Diesmal waren es 70 Geladene.



Ob Ministerpräsident, Minister oder Uni-Präsidentin - sie alle kommen, wenn der Baustoffhändler ruft. Denn sie wissen um die Verdienste des Gastgebers für den Nordwesten und sein anhaltendes ideelles und finanzielles Engagement für die zukünftige Entwicklung der Region.

Am Mittwochabend erlebten die Teilnehmer einen nachdenklichen niedersächsischen Regierungschef, der die Finanzkrise nicht schönreden, jedoch zugleich Zuversicht vermitteln wollte. Christian Wulff ging mit Bedenkenträgern ins Gericht, die bei neuen Technologien allzu oft nur die Risiken benennen und die Chancen ignorieren.

Rolf Trauernicht war damit gewiss nicht gemeint, warb der 85jährige doch auch an diesem Abend für die Zukunftstechnologien am Beispiel des Transrapids. Nach der erfolgreichen Initiative zum Lückenschluss der A 31 hat er es sich zur neuen Aufgabe gemacht, der Schwebetechnik in Deutschland zum Durchbruch zu verhelfen, die bei uns über eine Teststrecke im Emsland nicht hinaus kam. Zu den Gästen zählten auch die Ingenieure Professor Hermann Flessner und Heinz-Werner Schwarz, beide maßgeblich an Planung, Technik und Fahrwegkonstruktion der Magnetschwebebahn beteiligt. Flessner stellte eine Magnetbahn-Charta vor, die sich dafür einsetzt, bei künftigen Verkehrsinfrastruktur-Planungen grundsätzlich auch die Schwebetechnik als Alternative in politische Entscheidung einzubeziehen.

Neuer Schwung für Transrapid

Schwebetechnik Verkehrsminister Peter Ramsauer von weltweiten Vermarktungschancen überzeugt

Interessenten sind Brasilien, Türkei, Teneriffa und USA. Der CSU-Politiker lobt die Technik.

VON GUNARS REICHENBACHS

LATHEN - geht es um eine 2500 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke von Rio de Janeiro über São Paulo nach Campinas.

denkt an eine Trasse quer über die Insel.

soll der Flughafen Istanbul mit einem weiteren Airport verbunden werden.

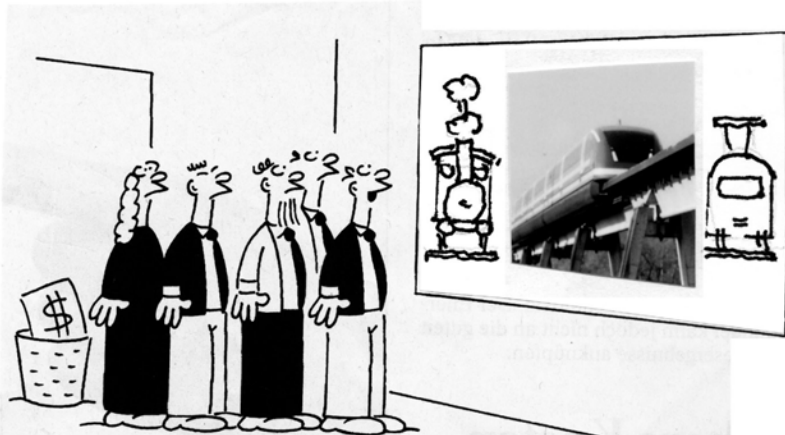
sind Los Angeles und Florida im Gespräch.

Neuer Schwung für den Transrapid: Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) sieht beste Chancen für eine weltweite Vermarktung der deutschen Schwebetechnik. Interessenten kommen aus Brasilien, der Türkei, den USA und selbst von der spanischen Ferieninsel Teneriffa, sagte Ramsauer beim Besuch der Transrapid-Teststrecke in Lathen. Es war die erste Fahrt mit Gästen nach dem schrecklichen Unfall im September 2006.

„Ich bin von den Vermarktungschancen überzeugt“, betonte der Minister, der von einem „großartigen Technologie-Projekt“ sprach. Ramsauer: „Die Zukunft gehört der Schwebetechnik.“

Am weitesten seien die Gespräche mit Brasilien gediehen. „Wir setzen alles auf eine Karte, wir wollen erfolgreich sein“, sagte Verkehrsstaatssekretär Rainer Bomba, der „sehr große Zuversicht“ hegt. Deutschland wolle „das Geschäft nicht den Chinesen überlassen“. Ramsauer forderte einen „Politik-Wechsel“, damit Hochtechnologie „nicht wieder aus Deutschland abfließt“. Das Land müsse weltweit zum Spitzenreiter in Elektromobilität aufsteigen. Der Verkehrsminister nannte es zugleich „eine Todsünde, dass nirgendwo in Deutschland der Transrapid fährt“.

Die Teststrecke in Lathen soll auch über 2010 hinaus in Betrieb bleiben.



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE 16 · FREITAG, 12. NOVEMBER 2010 · NR. 264

„Das in der Mitte ist doch ganz hübsch...“

Bewerbung für Brasilien- Strecke

Transrapid Auch in anderen Ländern Interesse an Technik

LATHEN - Bei dem Treffen von Vertretern aus Industrie (die beteiligten Firmen Max Bögl, Siemens, Thyssen-Krupp und IABG) und Politik am Dienstag in Berlin zum Thema Transrapid sind erste Weichen gestellt worden: „Wir werden uns an dem Wettbewerb um das Projekt für eine Hochgeschwindigkeitsbahn in Brasilien beteiligen“, sagte Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, im Anschluss an die Sitzung gegenüber dieser Zeitung.

Bis zum 29. November bleibt nun Zeit, die Bewerbungsunterlagen in Brasilien einzureichen. Bomba sprach in diesem Zusammenhang von „hohen Anforderungen“ der Brasilianer bezüglich „Finanzierung und Effizienz“.

Die CDU-Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann aus Leer, die ebenfalls an dem Treffen teilnahm, erklärte: „Der Auftragnehmer muss das volle Risiko für Errichtung und Betrieb übernehmen und sich mit einem Anteil von bis zu 30 Prozent an dem Projekt beteiligen. Das wären rund vier Milliarden Euro.“ Das gesamte Projekt – 520 Kilometer Strecke von Sao Paulo nach Rio de Janeiro und Campinas – hat einen Vertragswert von 14,5 Milliarden Euro. In Brasilien drängt allerdings die Zeit wegen der bevorstehenden Fußball-WM 2014 und der Olympischen Spiele (2016).

Staatssekretär Bomba betonte, dass es aber nicht nur aus Brasilien Interesse an dem Transrapid gäbe: Auf Teneriffa (120 Kilometer), in der Türkei (95 Kilometer) sowie in drei US-amerikanischen Bundesstaaten sei die Magnetschwebbahn ebenfalls ein Thema.

04.08.2010

Bögl sucht Transrapid-Partner in Brasilien

Magnetschwebbahn Ausrüster plant Konsortium – Bewerbung kommt
voran

DPA

LATHEN - Das Bauunternehmen Max Bögl sucht für eine mögliche Transrapid-Strecke in Brasilien Partner. Derzeit würden Gespräche mit Vertretern der brasilianischen Baubranche geführt, teilte ein Unternehmenssprecher am Mittwoch im bayerischen Neumarkt mit. „Ziel ist es, ein leistungsfähiges Konsortium für eine erfolgreiche Bewerbung zu bilden“, hieß es.

In Brasilien ist – wie berichtet – eine Schnellzugstrecke von Sao Paulo nach Rio ausgeschrieben. Zusammen mit den Transrapid-Herstellern will Bögl den Magnetschwebzug ins Rennen schicken. Bögl stellt Komponenten für den Trassenbau her.

05.08.2010

Bessere Aussichten

VON NORBERT WAHN

Das Interesse an dem für den Hochgeschwindigkeitsverkehr entwickelten Transrapid nimmt wieder Fahrt auf. Vor allem gibt es jetzt potenzielle Kunden in Brasilien, Spanien und den USA, die eine Magnetschwebbahn auf Langstrecken einsetzen wollen. Gut zu wissen ist aber auch, dass in der Bundesregierung wichtige Befürworter dieser deutschen Technologie sitzen und deshalb auch für den Fortbestand der Versuchsstrecke im Emsland kämpfen. Mit der Bewerbung um das Projekt in Brasilien setzt man das richtige Signal.

Es ist aber ein harter Brocken. Die Konkurrenz aus China macht Druck: 300 Arbeiter vermessen bereits die Strecke am Zuckerhut.

Bahn blockiert den Transrapid

Berichterstattung über Transrapid-Technik

Es sind oft die kleinen Meldungen, die aufhorchen lassen und zum Nachdenken anregen. Meldung 1: Auf Druck des Eisenbahnbundesamtes werden die Prüfintervalle für Radreifen an ICE-Zügen künftig alle 14 000 km durchgeführt. 2: Karfreitag müssen Reisende den ICE in Marburg wegen Überfüllung verlassen.

Wenn man weiß, dass die Bahn 300 000 km als Prüfintervall eingeplant und kalkuliert hat, bedeutet dies, dass sie kein Vertrauen mehr in ihre Technik hat, die uns mit Hochgeschwindigkeit durch unser Land befördern soll. Wie will sie darüber hinaus mit den verbliebenen Zügen den Fahrplan einhalten und wer soll die Kosten der 20-fach häufigeren Prüfungen übernehmen? Natürlich der Bahnkunde oder der Steuerzahler. Die Bahn macht nicht mobil, sie baut ab. Sie blockiert eine zukunftsweisende innovative Technik, die eine ideale Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen den Regionen bieten würde – den Transrapid. Seit Jahren steht diese in Deutschland entwickelte Technik ausgereift bereit. Kaum Verschleiß, energieeffizient, umweltschonend und leise. Die Baukosten liegen bis zu 50 Prozent unter denen einer ICE-Strecke. Zu allem Überfluss würde er sogar im Winter funktionieren (in diesem Winter bis zu 60 Prozent Ausfälle im Fernverkehr der Bahn). Bahngleise werden für den Güterverkehr gebraucht, um LKWs von den Autobahnen zu holen. Warum wird Geld verpulvert, bloß weil Rad-Schiene-Systemführer viel Geld mit einer überholten Technik verdienen? Mit diesem Geld könnten wir einen Wirtschaftszweig mit hochwertigen Arbeitsplätzen schaffen. Es lohnt sich, dafür zu kämpfen, dass der Zug nicht ohne uns abfährt.

Wolfgang David, Oldenburg Jürgen Fastbinder Hatten

17.04.2010

Mein Freund, der Bundespräsident

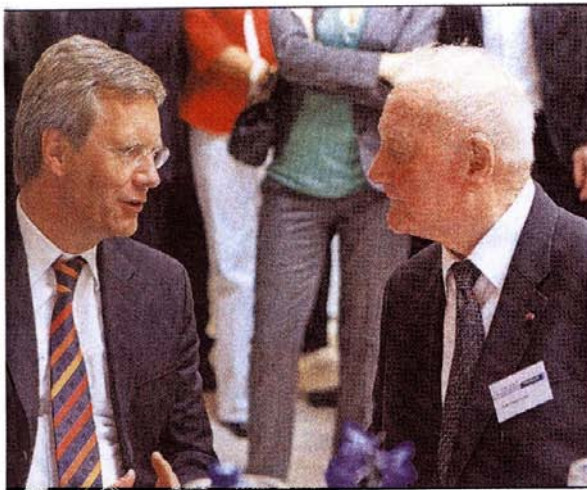
Rolf Trauernicht mit Christian Wulff „per Du“

uh.- Spannend war's am 30. Juni bei der Bundespräsidenten-Wahl. Besonders Rolf Trauernicht, Seniorchef und Gründer der ostfriesischen Trauco-Gruppe, dürfte die Daumen gedrückt haben. Er konnte noch Mitte letzten Jahres den damaligen niedersächsischen Ministerpräsidenten anlässlich des 60-jährigen Firmenjubiläums auf dem heimischen Sofa begrüßen. Man geht vertraut miteinander um und ist per „Du.“ Spontan haben wir „Tullum“, wie Rolf Trauernicht von seinen Freunden genannt wird, eine eMail geschrieben. Hier der Text: „Seit gestern darf man auch Ihnen gratulieren

für den prominenten Freund, den Sie nun haben. Ein Ministerpräsident auf dem Sofa ist schon nicht schlecht, aber ein Bundespräsident... Respekt! Ich hoffe, dass Christian Wulff auch in Zukunft Zeit findet, bei Ihnen in Ostfriesland einmal vorbei zu schauen. Oder Sie machen sich einfach mit einer ostfriesischen Abordnung auf ins Schloss Bellevue. Ob Sie wohl weiter zu Herrn Wulff „Christian“ sagen dürfen? Diese Frage beschäftigt mich im Moment sehr. „Du, Herr Bundespräsident“ geht ja wohl schlecht... Diese Frage hat uns Rolf Trauernicht umgehend beantwortet: „Ich habe

in meinem Glückwunschsreiben die Anrede gewählt: Hochverehrter Herr Bundespräsident, lieber Christian, Hochverehrte First Lady, liebe Bettina. Ich pflege seit vielen Jahren unsere Freundschaft. Darauf sind wir stolz!
Liebe Grüsse
Ihr Tullum“

P. S.: Die Antwort des 85-jährigen kam natürlich auch per E-Mail.



Transrapid-Befürworter trafen sich in Lathen

Am 20.09.2010 kamen auf Einladung von Herrn Horst Severin

Siegfried Macheleidt
Lothar Wehrle
Norbert Schomaker
Reinhold Mack
Gerd Hugenberg
Horst Severin
Friedrich Wilhelm Merck
Michael Dittmer

um 15:00h im Hotel Lathener Marsch in Lathen zusammen, um aktuelle Aktivitäten zu Magnetbahnprojekten in den USA zu erörtern. Anlaß des Treffens war der Besuch des deutschstämmigen in Kalifornien lebenden Siegfried Macheleidt in Deutschland. Herr Macheleidt war in Schlesien aufgewachsen und mußte seine Heimat nach dem zweiten Weltkrieg verlassen. Er machte sich als 15-jähriger zusammen mit seinem jüngeren Bruder auf dem Weg nach Westen.

Er verbrachte auch einige Jahre in Australien, wo er als Fernfahrer mit Ausbildung zum Mechaniker Transporte in Road Trains, die seinerzeit bis zu sieben Anhängern hatten, quer durch den Kontinent durchführte. Er leistete hierbei durch seine Erfindung auch einen Beitrag zur Sicherheit des Straßengüterverkehrs. Seit 1997 engagiert er sich für den Transrapid.



Das Treffen fand auf Initiative von Horst Severin statt, der seit seiner ersten Mitfahrt im Transrapid 1996 Exkursionen zur Transrapid-Versuchsanlage (TVE) organisiert hatte und Kontakte zu einigen TVE-Mitarbeitern pflegt. In seiner Begrüßung sprach er einen zwei Tage vorher erschienenen Artikel aus der "Welt" mit der Überschrift "China mausert sich zur Bahn-Supermacht" an, den er als beunruhigend einstufte. Er kam dann auf die 7. und bisher letzte Transrapid-Fachtagung zu sprechen und brachte eine Zusammenfassung des Vortrags von Prof. Baum über den industriepolitischen Nutzen des Transrapid.

Horst Severins Anliegen war, mögliche Perspektiven zur Magnetbahn zu erörtern, um zu verhindern, daß die TVE abgebaut wird und die technologischen Möglichkeiten damit aus Deutschland verschwinden. Ihm erscheint auch eine Wiederaufnahme der Besucherfahrten wichtig. Er bat Herrn Macheleidt um eine Einschätzung aus dessen Sicht als in Amerika lebender Deutscher.

Für Herrn Macheleidt bietet neben den Vorteilen für die Umwelt der Transrapid den 30-40% der Menschen mit Flugangst eine Möglichkeit, schnell zum Ziel zu kommen. Herr Macheleidt berichtete davon, daß die High Speed Authority bis 2005 für den Transrapid eintrat, und der Senator des Bundesstaates Nevada Reid bis 2009. Danach gab es ein Umschwenken in den Präferenzen. Reid unterstützt jetzt den sogenannten „DesertXpress“.

Herr Macheleidt setzt sich in den USA weiterhin dafür ein, die Magnetschwebetechnologie dort zum Zuge kommen zu lassen und äußert sich dort in der Öffentlichkeit kritisch über den Meinungsumschwung. Er weist auch auf die Probleme hin, die der "DesertXpress" mit sich bringen würde. Zunächst wäre die Finanzierung nur für das Teilstück Fresno - Bakersfield gesichert. Herr Macheleidt müßte zunächst 80 Meilen mit dem Auto bis nach Fresno fahren und wüßte nicht, wie er von Bakersfield weiter nach Los Angeles kommen könnte. Hinter Bakersfield beginnt ein Gebirge, welches sich im Bereich des San-Andreas-Grabens befindet und untertunnelt werden müßte. Dieses Teilstück wäre stark erdbebenbedroht. Hingegen könnte der Transrapid wegen seiner höheren Steigungsfähigkeit über das Gebirge hinüberfahren und dadurch die bergmännischen Risiken des Tunnelbaus im Erdbebengebiet vermeiden. Herr Macheleidt berichtete auch von Einladungen von Firmen, die zur Rad-Schiene-Lobby gehören, um ihn auf deren Seite zu ziehen.

Friedrich Wilhelm Merck ging darauf ein, daß sich eine Gefahr für die wirtschaftliche Unabhängigkeit der USA durch einseitige Infrastruktur-Investitionen aus der Volksrepublik China ergeben könnte. Er schlug daher andere Finanzierungsmodelle unter Verwendung bereits bestehender US-Obligationen vor. Herrn Macheleidt gab er die Empfehlung, in den USA eine privatwirtschaftlich finanzierte Magnetbahnstrecke auf dieser Basis nach dem BOT-Modell (Build, Operate, Transfer, d.h. Bauen, Betreiben, Übertragen) zu empfehlen.

Es entstand im unter den Teilnehmern der Eindruck, daß, wenn sich der kalifornische Gouverneur Arnold Schwarzenegger auf das Angebot einlassen würde, sich von China zu Vorzugskonditionen eine Strecke bauen zu lassen, das nur über den Preis einer wirtschaftlichen Abhängigkeit von China gelingen könnte - für derartige Fälle wurde bereits der Begriff "Chimerica" geprägt.

Zur Situation in Deutschland war in der Runde die Meinung verhanden, daß das Thema Transrapid derzeit totgeschwiegen werde und die TVE still und heimlich abgewickelt werden solle. Michael Dittmer berichtete von einem Gespräch mit dem GFM-Vorstandsmitglied für besondere Aufgaben, Robert Gellekum, der vor einigen Wochen Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer auf einer Veranstaltung in Bayern traf. Dort sprach er den Minister in seiner Funktion als Bundesbeauftragter Transrapid der Partei "Die Grauen" an und dankte ihm für sein Engagement bezüglich der TVE. Herr Ramsauer sagte ihm, daß er Finanzmittel für den Betrieb der TVE für das nächste und übernächste Jahr zusammengetragen habe, ihm jedoch der größte Widerstand von Parlamentariern entgegentrete. Daher ist nach Einschätzung der Teilnehmer des Treffens die TVE mit der Suche nach zusätzlichen Finanzmitteln, Förderanträgen und mit Umstrukturierungsmaßnahmen beschäftigt; dies erfordert offensichtlich einen nicht unerheblichen Arbeitsaufwand. Das wurde als Erklärung dafür angesehen, daß die TVE selbst keinen Vertreter zu dem Treffen entsenden konnte. Anfang des Jahres wurde in den Medien kommuniziert, was zusätzliche F+E-Themen (Forschung und Entwicklung) auf der TVE sein könnten: Elektromobilität und Batterie-Technik.

Von einem Kenner der Transrapid-Strecke wurde aber auch berichtet, daß Fa. Bögl sich weiterhin an der TVE engagieren möchte und Bedarf für die Tests neuer Fahrbahnträger (darunter Ein-Feld-Träger) angemeldet habe.

Festgestellt wurde bei dem Treffen auch, daß der Transrapid derzeit zu wenig Lobby in Deutschland hat und daß es immer noch starke ideologisch geprägte Vorbehalte gibt. Die Gründe hierfür wurden erörtert: einerseits gab es seitens der Systemindustrie eine unzureichende Öffentlichkeitsarbeit. Lothar Wehrle berichtete darüber, daß das Potsdamer Institut für Klimafolgenforschung die Erstellung eines Gutachtens zum Transrapid aus ideologischen Gründen ablehnte. Michael Dittmer hatte in einem Gespräch erfahren, daß eine niedersächsische Landtagsabgeordnete der GRÜNEN die TVE besuchte und von der Transrapid-Technologie recht angetan war. Als man ihr daraufhin nahelegte, sich doch innerhalb ihrer Fraktion für den Transrapid auszusprechen, erwiderte sie, daß ihr leider die Hände gebunden seien. Denn es gäbe

einen eindeutigen Beschluß der Grünen, wie mit der Transrapid-Technologie umzugehen sei. Herr Merck als Gründungsmitglied der Partei "Die Grünen" und früherer Hamburger Landesvorsitzender der GRÜNEN zeigte einige Fakten auf, wie sich 1980 die Grünen nach dem Austritt des gemäßigten Herbert Gruhl (vormals CDU) durch den Kommunistischen Bund (KB) komplettierten, dem auch der spätere Bundesumweltminister Jürgen Trittin angehörte. Der KB wurde seinerzeit für die Interessen der ehemaligen Sowjetunion unter dem damaligen KPdSU-Generalsekretär Leonid Breschnew gegen den Transrapid instrumentalisiert.

Zum Thema Transrapid in Deutschland wurde noch einmal auf die Hintergründe des Scheiterns des Münchner Projektes eingegangen: Herr Merck erfuhr von dem Grund, warum sich die Münchner SPD plötzlich so vehement gegen den Transrapid aufstellte. Ursprünglich war Herr Oberbürgermeister Christian Ude ein Befürworter der Transrapid-Anbindung des Münchner Flughafens. Als ihm jedoch die Anbindung des ehemaligen Münchner Flughafens Riem und heutigen Messegeländes verwehrt wurde, gab der Oberbürgermeister die Unterstützung für das Projekt auf und leistete seitdem erbitterten Widerstand.

Nach allgemeiner Einschätzung waren die Tunnelbauten, die später in die Trassenplanung eingeführt wurden, überflüssig und auf dem Münchner Untergrund zudem riskant. Herr Merck schilderte an einem Beispiel aus dem Münchner U-Bahn-Bau die Unberechenbarkeit des Fließsand-Untergrundes bei der Untertunnelung von Gebäuden: In einem Fall sackte dort ein Haus ab, während ein anderes sich hob.

Weitere Gründe für das Scheitern der bisherigen Transrapid-Projekte wurden auf das Gebaren der Deutsche Bahn AG zurückgeführt. Herr Mehdorn hatte von Gerhard Schröder den Posten als Bahn-Chef bekommen, mit der Maßgabe das Unternehmen an die Börse zu bringen. Die Folge war ein Sparzwang, der auch zu spürbaren Sicherheits- und Qualitätseinbußen beim Schienentransport führte. Dies zeigte sich nicht nur bei der TR-Havarie am 22.09.2006 in Lathen – der Konzern war noch bis sechs Wochen vorher Betreiber der TVE – sondern ist auch heute offensichtlich noch Ursache für Probleme z.B. bei rollendem Material, Gleiskörper und Klimaanlagen. Im letzten Fall versuchte die Bahn, eine sommerliche Überhitzung von Fahrgastabteilen ihrer ICE-Wagen auf die globale "Klimakatastrophe" zurückzuführen.

Wenn der Transrapid in Deutschland und Europa eine Zukunft haben soll ist, nach Worten von Herrn Merck die Gründung einer Bau- und Betriebsgesellschaft als AG oder KGaA erforderlich, die nicht von konkurrierenden Verkehrsträgern wirtschaftlich abhängig ist. Teilnehmer der Gesprächsrunde äußerten ihr Interesse, sich finanziell am Aufbau einer solchen Gesellschaft zu beteiligen.

Herr Severin erwähnte noch einen Mitbürger aus dem Umkreis seiner Heimatstadt Halver, den Unternehmer Herrn Kugel. Dieser hat ein Modell für ein Verladensystem für den Güterverkehr entworfen, um Container auf die Züge zu verladen. Er hatte auch die Idee für ein Schienentaxi mit Motor unterhalb der Fahrzeugmitte. Auf der im Besitz des Bundes befindlichen Bahnstrecke zwischen Halver und Overbrügge ist der Schienenverkehr vorübergehend eingestellt. Auf einem Teilstück werden diesbezüglich entsprechende Probefahrten mit einem Kleinbus mit Spurkränzen ausgestattet durchgeführt. Hierzu gründete Herr Kugel das Unternehmen Schleifkottenbahn GmbH. Allerdings hat das BMVBS den Fahrbetrieb noch nicht komplett freigegeben, so daß das Fahrzeug bisher nur im Bahnhofsbereich fahren darf.

Herr Severin bedankte sich bei allen Teilnehmern vertrat nach Erörterung der unbestreitbaren Vorteile der Magnetschwebbahn im Hochgeschwindigkeitsverkehr die Überzeugung, daß dem Transrapid die Zukunft offen stehe. Herr Macheleidt bot sich an, den Teilnehmern der Runde weiterhin Informationen aus den USA zukommen zu lassen.

Michael Dittmer
© GFM-eV 2010

- Oldenburg (Stadt)
- Bremen
- Wilhelmshaven
- Delmenhorst
- Ammerland
- Cloppenburg
- Friesland
- Oldenburg (Kreis)
- Vechta
- Wesermarsch
- Regionalsport

NWZ-WETTER

14°C  5 

13°C 

Vorschau
Wetterfrosch

IN 360 GRAD

Panorama-Tour
Oldenburg

Mit Herzblut für Magnetschwebbahn

Diskussionsabend Unternehmer Rolf Trauernicht zu Gast bei der CDU-Mittelstandsvereinigung



Referierte über den Transrapid: Unternehmer Rolf Trauernicht bei der CDU-Mittelstandsvereinigung.
BILD: Kai Nieman

Der 86-jährige setzt sich für die Hochtechnologie ein. Er demonstrierte schon in Den Haag.

VON SABINE SCHICKE

OLDENBURG - Die Magnetschwebbahn Transrapid ist Rolf Trauernicht eine Herzensangelegenheit. Das spüren die etwa 25 Gäste am Donnerstagabend beim 17. MIT-Gespräch bei Wöbken sofort. Der erfolgreiche 86-jährige Unternehmer

aus Großefehn in Ostfriesland sprach über „Moderne Verkehrswege – Adern der Wirtschaft“.

Vor Trauernichts engagiertem Plädoyer für den Bau des Transrapids ließ zunächst MIT-Vorsitzende Rita van Döllen-Mokros die Vita des Unternehmers, der als eines von zwölf Geschwistern aufwuchs, Revue passieren. Angefangen hatte er mit einem Lastwagen und einem Fehnkahn, später baute er die Trauco-Gruppe zu einem international operierenden Baustoffhandel aus.

Bekannt wurde Trauernicht, als er den Lückenschluss der A 31 als privat finanzierten Autobahnbau entscheidend vorantrieb. „Wenn man was bewegen will, dann muss das Objekt zukunftsfruchtig sein, parteiübergreifend – und man muss etwas dazutun“, sagte er.

Seit mehr als zehn Jahren setzt sich Trauernicht für die Magnettechnologie ein und beklagt, dass sich die deutsche Bahnwirtschaft damit schwer tut. Obwohl er gut vernetzt sei und etwa Ex-Minister Walter Hirche zu seinen Freunden zähle, gehe es nicht voran. Die bislang einzige Strecke ist in China (Schanghai) in Betrieb. Brasilianer und Araber sind interessiert.

Trauernicht lässt sich einiges einfallen, um für die Magnetschwebbahn zu werben: Demonstration in Den Haag, Brief an Bundeskanzlerin Angela Merkel – und gute Sprüche: „Wir brauchen Hochtechnologie – tapezieren können andere.“

In Deutschland als Verkehrs Transitland sieht er angesichts des dramatischen Anstiegs des Güterverkehrs (bis 2015 um 60 Prozent) mehr als Handlungsbedarf für die aus seiner Sicht weitaus umweltfreundlichere und schnellere Magnetschwebbahn (660 km/h). „Zurzeit laufen wieder ernstzunehmende Verhandlungen für eine Strecke zwischen Moskau über Warschau nach Berlin.“ Man solle lieber Geld für den Transrapid ausgeben als damit marode Banken zu retten.

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 14. November 2010

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

Eigenhändig

Herrn Bundesminister a.D.,
Dr. Heiner Geißler
– Büro Dr. Heiner Geißler –
Bergstraße 13 A
66976 Rodalben

Vorab per Telefax 06331 1455859

Die elegante Alternative bei „Stuttgart 21“

Sehr geehrter Herr Dr. Geißler,
am 09.02.2010 schrieben wir Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer u.a.: „Wir dienen der künftigen Generation mit unserem Einsatz dafür, daß die Magnetschnellbahn – daß der „Transrapid“ – nun bald in unseren Landen gebaut werden möge.

Jeder Monat, um den die Magnetbahn eher verwirklicht wird, bedeutet nach unserer Schätzung per saldo Vorteile in Höhe von fünf Milliarden Euro für Deutschland und Europa, mit denen für hunderttausende Menschen neue Jobs geschaffen werden.

Wir belassen es nicht bei dem Wunsch – seit 2000 formen wir Kompetenz und führen sie zusammen. Die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. [GFM] fördert zum Wohle der Allgemeinheit die Entwicklung der Werkzeuge und die Bereitstellung der Mittel zur Verwirklichung der Magnetschnellbahn [MagLev] in Deutschland, Europa und darüberhinaus.

Die technischen Spezifikationen für „Eisenbahn, Neue Technologie“ (Brüsseler Sprachregelung) stehen inzwischen, insbesondere dank des Einsatzes des früheren Leiters des Eisenbahn-Bundesamtes Herrn Rebentisch, im Internet zum Herunterladen bereit.

Als Ausgründung der GFM arbeitet die **Deutsche EoroRapid GmbH & Co. KG** an der kommerziellen Umsetzung der MagLev-Hochtechnologie in Verkehrssysteme.

Unsere Erkenntnis lautet: Der Bedarf am Verkehrsmarkt wird nicht durch „Technologieprodukte“ befriedigt, sondern durch ein zeitgemäßes **Verkehrssystem**.

Dieses System kann nur unter **Optimierung des spurgeführten Verkehrs** – „Eisenbahn, Neue Technologie“ und „Eisenbahn, Konventionelle Technologie“ **in seiner Gesamtheit** – geschaffen werden.

Kein Projekt der Eisenbahngeschichte ist besser geeignet, jetzt endlich allen Verantwortlichen **Mut zum Einsatz der umweltschonenden Spitzentechnologie des 3. Jahrtausends** zu machen als das Unternehmen, im „Musterlände“ Baden-Württemberg die Landeshauptstadt Stuttgart mit Neuer Bahntechnologie ökologisch verträglich und ökonomisch effizient an den spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehr anzuschließen.

EoroRapid: eoros griech. = Schwebefahrzeug, rapidus lat. = reißend schnell

Die **Magnetschnellbahn** verbindet die Völker, stärkt die Demokratie und schafft Frieden – auch im Stuttgart des 21. Jahrhunderts. Die Abgeordneten des baden-württembergischen Landtags steigen unmittelbar vor dem Parlament in die Schnellbahn, sind in Minutenschnelle am Hauptbahnhof oder am Flughafen – bequemer geht's nicht.

Die Magistrale London – Calais – Paris – Karlsruhe – Stuttgart – München – Salzburg – Wien erfordert als **Magnetschnellbahn** in Stuttgart

- keinen Abriß von Teilen der denkmalgeschützten Innenstadt
- keinen Kahlschlag im Baumbestand des nahegelegenen Parks
- keinen Abbruch des historischen Hauptbahnhofes.

Daß die gegenwärtigen Eisenbahn-Planungen zu Stuttgart 21 auch ingenieur- und bahntechnisch den Anforderungen an Zuverlässigkeit und Sicherheit eines künftigen Hochgeschwindigkeitsverkehrs im Bereich des dortigen Hauptbahnhofs nicht genügen, hat unser Fachingenieur vor Ort bereits festgestellt. Fachlich müssen wir hiernach davon ausgehen, daß die Genehmigung für das umstrittene Projekt **Stuttgart 21** nicht den für den Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen geltenden technischen EU- und **EBO**-Spezifikationen entspricht und daher zu Unrecht erteilt wurde. Das bisher in konventioneller Eisenbahn-Technologie geplante Projekt hat allein wegen seiner erkennbaren grund- und oberflächen-wassertechnischen Mängel hier den Spitznamen „**Badewanne**“ erhalten – ganz abgesehen von dem unbefriedigenden Nutzen-Kosten-Verhältnis [NKV] der bisher geplanten Investition.

Generell ergeben unsere Berechnungen ein „quergerechnetes“ Nutzen-Kosten-Verhältnis

$$NKV_{Magnetschnellbahn} > 2,25 \times NKV_{ICE} :$$

Mit dem Einsatz der in Deutschland entwickelten Transrapid®-Technologie halbiert die **Magnetschnellbahn** die Reisezeiten und Instandhaltungskosten im spurgeführten Hochgeschwindigkeitsverkehr – diese Kosten liegen demnach für den Hochgeschwindigkeits-Fahrweg (ICE) höher als für einen Transrapid®-Fahrweg **plus** Eisenbahn-Hochleistungs-Fahrweg (ohne HGV) **zusammengenommen**.

In Stuttgart kann die **Magnetschnellbahn** als Hochbahn mit Halt oberhalb der Gleise des historischen Hauptbahnhofs sowie vor dem Landtag die mit der konventionellen Eisenbahn nicht zu lösenden Verkehrsprobleme umweltfreundlich meistern, die bestehenden Höhenunterschiede mit bis zu 10 % Steigungsfähigkeit überwinden und hohe Kosten durch aufwendige Tunnelbauten oder einen Abriß von Teilen der denkmalgeschützten Stuttgarter Innenstadt sowie „Bahnsteige mit Gefälle“ im Tunnelbahnhof vermeiden.

Nicht nur im Zuge der Antwort auf den Klimawandel gewinnt die **Magnetschnellbahn** als überregionales Hochgeschwindigkeits-Verkehrsmittel „ohne CO₂-Ausstoß“ an strategischer Bedeutung für das Wohlergehen der Menschen in Europa. Hohe Verkehrsleistung und führende Sicherheitsstandards vereinen sich im **Magnetschnellbahn**-System mit Kundenfreundlichkeit, Komfort und kurzen Reisezeiten als **umweltfreundliche Alternative zu Auto und Flugzeug** beim kontinentalen Zusammenwachsen und leistungsstarken Aufbau Europas.

Führende Architekten und Ingenieure gewährleisteten Leichtigkeit und Eleganz im Stil des Dritten Jahrtausends bei Fahrweggestaltung und Bahnstationen. Die **Magnetschnellbahn**-Betriebsgeschwindigkeit von 250 km/h im Stadtbereich verursacht weniger Verkehrslärm als die Stuttgarter S-Bahn. Die Reisezeit Stuttgart – München beispielsweise läßt sich von mehr als zwei Stunden auf weniger als 40 Minuten via Stuttgart Flughafen verkürzen, von Karlsruhe nach Stuttgart beträgt sie ohne Zwischenhalt statt 35 Minuten mit der Magnetschnellbahn nur etwa eine Viertelstunde.

Die **Magnetschnellbahn** im EoroRapid®-System befördert sowohl Personen als auch Luftfracht und Hochgeschwindigkeits-Expresgut, SAL-Fracht etc. mit gleicher Betriebsgeschwindigkeit und lastet dadurch die Fahrwegkapazität auf der „Magnetspur“ optimal aus.

Die Übernahme des Hochgeschwindigkeitsverkehrs [HGV] durch die **Magnetschnellbahn** bewirkt, daß der HGV-Stau auf den Bahngleisen fortfällt. Damit entfällt dort die heutige Einschränkung der Streckenkapazität für den Eisenbahn-Güterverkehr zwischen 6 und 22 Uhr.

Auf beiderlei Weise macht die **Magnetschnellbahn** [„Eisenbahn, Neue Technologie“] für die zwischen West und Ost laufenden Verkehrsströme den Weg nach Osten frei. Sie schafft zugleich für den internationalen Flugverkehr einen schnellen Anschluß an das terrestrische Verkehrssystem. Die beiden Metropolen Stuttgart und München lassen sich mit weniger als einer Stunde Reisezeit Stuttgart – München zu einer dynamischen Metropolregion verbinden.

Die Bau- und Betriebskosten der **Magnetschnellbahn**-Strecke treten damit gegenüber den Synergieeffekten und den Erträgen der Magnetschnellbahnverbindung in den Hintergrund; gleichwohl wird hier auf ein effizientes Kosten- und Qualitätsmanagement geachtet.

Da die endgültigen Baukosten erst mit Ausschreibung der Baulose und Herstellerangebot verbindlich geklärt werden können, beruhen die derzeitigen Zahlen auf bekannten Vorstudien und extrapolierten Berechnungen. Tendenziell ist bei Einsatz der Neuen Eisenbahntechnologie „**Magnetschnellbahn**“ mit erheblichen **Kostensenkungen** zu rechnen.

Die Daten sind in der Anlage **Optimierung des Projekts Stuttgart 21** mit Neuer Eisenbahntechnologie beigelegt.

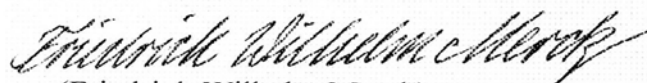
In Stuttgart kann auch der politische Konflikt um **Stuttgart 21** durch den Einsatz Neuer Technologie beendet werden – eleganter geht's nicht.

Zu Ihrer unmittelbaren Information über unsere Vorstellungen senden wir Ihnen daher einfach anbei auf **CD** das Streckenbuch Nr. 10 **Calais – Wien** mit Streckenführung via Paris – Karlsruhe – Stuttgart – München (*West-Ost-Magistrale*), in dem Ihnen die den EU-Regeln entsprechende Alternative in „Eisenbahn, Neuer Technologie“ vorgestellt wird.

Wir wünschen Ihnen, der Bundesregierung und der Landesregierung in Stuttgart hiermit den strategischen Mut zur technologisch hochwertigen Beendigung des Stuttgarter Desasters und vermuten, daß damit auch nach 20 Jahren deutscher Einheit eine entsprechende allfällige „Wende in den Köpfen“ bewirkt werden kann. In diesem Sinne verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen

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



(Friedrich Wilhelm Merck)

– Vorsitzender –

Anlage

Nachruf zum Volkstrauertag 2010

Abschied nehmen ist umso schmerzhafter, wenn man die Vermeidbarkeit eines Verlustes vor Augen hat.

Ich trauere um die Idee, den Personenfernverkehr umweltverträglicher zu gestalten.

Diese Vision wird nun zu Grabe getragen! Wenn es denn nur eine Vision wäre!

Nein, es existiert bereits diese Technologie! Mit über 3 Mrd. € aus Steuergeldern wurde die Magnetbahntechnologie zur Marktreife entwickelt.

Das bedeutet Abschiednehmen von der Möglichkeit, Unfälle wie Eschede sowie einer Reihe von Beinahekatastrophen im Schienenschnellverkehr sowie Katastrophen im Luftverkehr ein für alle Mal der Vergangenheit angehören zu lassen.

Das ist ein Abschied von "nur" 3 Mrd. € und jetzt jährlichen Aufwendungen von ca. 5 Mio. € für den Erhalt der Teststrecke im Emsland. Diese Aufwendungen werden vom Bund der Steuerzahler als unnütze Ausgaben eingestuft!

Zu Recht?

Nur dann zu Recht, wenn dem nicht entgegen stünde, daß der Neubau von ICE-Trassen mit einem Verlust von Lebensqualität einherginge.

Ich trauere um jeden Quadratmeter Land, der seiner Ursprünglichkeit beraubt wird.

Der Reiz als wahrlich "toskanisch" empfundene Landschaft zwischen den Flüssen Ilm, Unstrut und Saale wird durch per Laser-Strahl ausgerichtete Schienenstränge, Schallschutzwände und Warnschilder ad Absurdum geführt.

Ich trauere um den Verlust der unendlichen Weite und Bewegungsfreiheit für Mensch und Tier weil durch die luftbereifte Verkehrsinfrastruktur und durch den schienengebundenen Schnellverkehr per ICE die Verinselung unserer Landschaften ein krasses Ausmaß annehmen!

Grenzenlos ist meine Trauer, nicht weil unser Bewegungsdrang als grenzenlos erscheint, sondern weil wir uns Mitteln bedienen, die aus dem vorigen Jahrhundert stammen und immer weiter aufgepeppt werden, koste es was es wolle !!

Es sind verschleißbehaftete Technologien, die wertvolle Ressourcen schlucken!

Ich trauere um den makellosen blauen Himmel, weil er durch immer mehr sich kreuzende Kondenzstreifen der Flugzeuge zerschnitten wird. Und um die von Lärm der Autobahnen und Flughäfen überflutete Stille der Natur.

Der Transrapid soll nun für immer in den Schubladen deutscher Ingenieurskunst verschwinden.

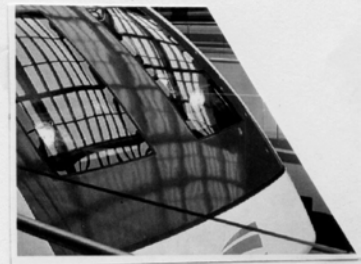
Eine Technologie, die uns einen Bruchteil des Landverbrauches, leiserer Fortbewegung und mit weniger Energiebedarf eine Lebensqualität auf neuem Niveau bieten würde.

Nachzulesen in einer wissenschaftlichen Analyse über ICE, Flugzeug und Transrapid:

„Zukunftsaspekte europäischer Mobilität“ KSV-Verlag ISBN 9-783940-685001
und

„Transrapid und Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitsbahn“
Springer-Verlag ISBN 10 3-540-28334-X

Zum Gedenken an den Volkstrauertag 14.11.2010
Harald Naglatzki



Magnetschwebbahn (MSB) Transrapid TR09 Bavaria

TR09 in Lathen im
TVE (Transrapid Versuchszentrum Emsland),
geliefert vom:
Werk Kassel der ThyssenKrupp Transrapid GmbH,
begrüßt vom:
Mitglied der Transportgruppe der
A.E.C.(Association Europeenne des Cheminots,
Europäische Eisenbahnvereinigung)
Herrn Dipl.-Ing. Robert Gellekum
(rgellekuming-consult@t-online.de)
Transrapid Besucherzentrum Lathen: 01805 224546



Mit freundlichen Grüßen und den besten Wünschen fürderhin
überreicht vom

BBT+V (Bundesbeauftragter Transrapid u. Verkehr)
DIE GRAUEN-Generationspartei
Dipl.-Ing. Robert Gellekum,
E-Mail: RGellekuming-consult@t-online.de
Funkfon: (0160) 504 2658

*Kandidat
zur Europaparlamentswahl 2009
Stimmzettel: Wahlliste 22*

Die GRAUEN-Generationspartei
Bundesparteitag am 04.Sept.2010
Erneute Wahl zum BBT+V

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

Herrn
Kardinal Dr. Reinhard Marx
Erzbischof v. München u. Freising
Rochusstrasse 5
80333 München

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
rgellekuming-consult@t-online.de
www.diegrauen.de

Unterschleißheim, 24. Nov. 2010

Sehr geehrter Herr Kardinal Dr. Marx,

gestern, am 23.11.2010, gegen 14 Uhr betraten Sie wieder deutschen Boden.

Auf der auch für Sie würdevollen Reise änderte sich wohl die Kopfbedeckung von einer Mitra zu einem Kardinalshut. Jedoch bleiben Sie weiterhin trotz der Kardinalswürde der, an den wir uns gewöhnt haben.

Auch Papst Benedikt der XVI benötigt Ihren Rat fürderhin sicher noch mehr.

Zu der Ernennung zum Kardinal beglückwünsche ich Sie als Bundesbeauftragter Transrapid u. Verkehr der o. g. Institution auf das Herzlichste.

Bei Ihrer zu bewältigenden Arbeit des Bewertens vordringlicher Herausforderungen erinnere ich mich gerne an unsere Begegnung anlässlich des Festes zum Heiligen Korbinian im Jahre 2008 in Freising.

Dort erlaubten Sie mir, in einem Dialog das als Anlage beigefügte Faltblatt, beinhaltend die Belange des Transrapid, zu übergeben. Ich hatte es für Ihren Sekretär vorgesehen. Jedoch mit einer höchst interessierten Physiognomie sagten Sie: „Geben Sie Ihre Ausarbeitung bitte mir, denn zukunftsorientierte Techniken faszinieren mich immer wieder“.

Gerade entscheiden in diesen Tagen parlamentarisch orientierte Verantwortliche in Berlin über das Schicksal der MSB (Magnetschwebebahn) im Emsland.

Herr Dr. Freiherr zu Guttenberg, CSU, erreichte im Jahr 2009, als damaliger Minister für Wirtschaft und Technologie, die weitere Existenz des TVE (Transrapid Versuchszentrum Emsland) in Lathen bis April 2010. Ein persönliches Gespräch anlässlich einer Messe in München brachte die Wende.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau u. Stadtentwicklung, Herr Dr. Peter Ramsauer, erklärte vor 600 Teilnehmern der Wissenschaftstage 2010 in Regensburg als Antwort auf die von mir gestellten Fragen sein weiteres Einsetzen für die zukunftsorientierte Technik.

Seinen Bemühungen verdanken wir die weitere Existenz des TVE bis Ende 2010. „Er hoffe“, so sagte er, „die Finanzmittel für 2011 und 2012 für das Weiterbestehen zu erhalten“.

Mit Gottes Hilfe, hoffnungsfroh verwende ich das Ihnen aufgrund der beruflichen Bestimmung geläufige Vokabular, wird die Beibehaltung einer Technik in Deutschland gelingen, von der man sagt: „Engelgleiches Schweben bei einem Luftspalt von 10 mm zwischen den Magneten eines Fahrzeugs ohne Räder, fasziniert und ängstigt zugleich jedoch die Menschen. Ist es wegen der hohen Geschwindigkeit von über 500 km/h?“

Mit herzlichen Grüßen

DIE GRAUEN - Generationspartei
Bundesvorsitzender: Wolfgang Rühlmann
Postfach: 51 05 05
13356 Berlin
www.DIEGRAUEN-Generationspartei.de

Anschrift des Bundesverbandes
Selgenauer Weg 14
12355 Berlin
Telefon: (030) 24 35 98 79

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

Meines Erachtens wird die hier zu Recht aufgezeigte Problematik der ungeordneten Lagerung viel zu wenig angesprochen, wenn es um weiterführende Energiekonzepte geht. Gerade im Ruhrgebiet waren es die Teerseen, die mit der Einführung der Kohleverkokung die Landschaft zu bedecken begannen, als Schrecken für Mensch und Tier. Dann mit der Entwicklung der Teerchemie, Stichwort Anilin, erwiesen sich diese Potentiale als wahre Goldgruben, die bis zum letzten Winkel ausgekratzt wurden. Wenn es nun so ist, daß die Spaltung von Urankernen in unseren üblichen Atomkraftwerken mit einem Wirkungsgrad von ca. 1.5% abläuft, werden doch wohl 98,5% Energie, die wir zur Zeit technisch nicht fassen können, wieder im Boden versenkt. Technischer Logik folgend, ist es aber wohl nur eine Frage der Zeit, problematischerweise allerdings auch des Wollens, bis diese Energiereserven ebenfalls genutzt werden können. Reversible Lagerung und ständig gesicherter Zugriff sind also auch von daher ein Gebot logischen Handelns, gepaart mit technischer Intelligenz.

China und die fast unerschöpfliche Energiequelle

Im Beitrag „China meldet Durchbruch in nuklearer Wiederaufbereitung“ in der F.A.Z. vom 4. Januar hat der Autor vergessen, das Wesentliche zu nennen. Nämlich nicht die Wiederaufbereitung, sondern die Umwandlung des Uranabfalls in einem Schnellen Brutreaktor führt zu einer um das Sechzigfache größeren Energieausbeutung. Natururan besteht aus zwei Isotopen, zu 0,7 Prozent aus U235, das in einem Kernreaktor spaltbar ist, und zu 99,3 Prozent aus U238, das nicht spaltbar ist und heute als Abfall angesehen wird. Die heutigen Nuklearreaktoren können also nur einen winzigen Anteil des vorhandenen Urans, kleiner als ein Prozent, nutzen. Deutsche Nuklearwissenschaftler und Ingenieure haben frühzeitig die Möglichkeit erkannt, diesen wertvollen „Uranabfall“, das Isotop U238, in einem „Schnellen Brüter“ durch die Umwandlung in das spaltbare Plutoniumisotop Pu239 mit Hilfe schneller Neutronen umzuwandeln. Der Schnelle Brutreaktor ermöglicht diese sechzigfache Vervielfachung der Energieausbeutung des Urans. In Deutschland wurde ein Schneller Brutreaktor in Kalkar bereits in 1985 fertiggestellt. Allerdings wurde dieser Reaktor auf Drängen der rot-grünen Politiker und unter Vorwand – Plutonium wäre zu gefährlich, damit könne man Bomben bauen – wieder abgebaut. Damit wurde die Brütertechnologie der Bundesrepublik Deutschland, die in der Welt führend war, vernichtet. Natürlich hatten damals deutsche Ingenieure auch eine Wiederaufbereitung des gemischten Uran-Plutoniummischoxidbrennstoffs entwickelt, um den Brennstoffkreislauf zu vervollständigen.

Die Chinesen können sich heute glücklich schätzen, diese fast unerschöpfliche Energiequelle nutzen zu können, denn wie in dem Artikel richtig steht, aus dem heutigen Uranabfall kann man Tausende Jahre lang die gesamte elektrische Leistung aller Kernkraftwerke der Welt von heute gewinnen. Und im Jahre 3011 werden die Deutschen, da sie den uner-

schwinglich teuren Okostrom dann schon lange nicht mehr bezahlen können, im Kerzenlicht in der F.A.Z. lesen, wie die Chinesen ihren elektrischen Strom aus dem alten Uranabfall immer noch billig und sicher beziehen.

DRAZEN PERINIC, STUTENSEE

Schneller Brüter Kalkar Auch ein Ergebnis deutscher Ingenieurkunst!

Brüterreaktoren sind der Traum der Atomindustrie: Sie sollen nicht nur Strom gewinnen, sondern dabei neues Spaltmaterial erzeugen – ein Perpetuum mobile, das (laut Atomwirtschaft) nötig wäre, um trotz schwindenden Uran weltweit mehr AKW zu bauen als stillzulegen. Weil seit den 70ern Atomkraft als Allheilmittel unter Ölkrise-geschockten Politikern aller Parteien gilt, will



Umgebaut zum Freizeitpark:
das Brüter-Gelände.
Foto: dpa

Deutschland bei Brütern vorn dran sein. SPD-Kanzler Helmut Schmidt warnt, ohne zügigen Ausbau drohe ab 1980 die Energielücke. Als Vorbild wächst seit 1972 in Kalkar der erste deutsche Brüter. Damit, schwärmen Siemens und Physiker wie der spätere Bundesverdienstkreuzträger Wolf Häfele, werde die BRD „auf unabsehbare Zeit von Energie-Importen für die Stromerzeugung unabhängig“.

Ein Brüter-GAU ist viel gefährlicher als bei alten AKW Marke Tschernobyl. Kalkar könne explodieren wie eine Atombombe, warnen die Gegner. Neben Zehntausenden auf der Straße beschäftigt Kalkar daher auch Verfassungsgericht und Bundestag. Auflagen und Moratorien verteuern den Bau, ab 1978 mauert die SPD-Landesregierung.

Auch nach Fertigstellung 1985 untersagt NRW wegen Sicherheitsbedenken den Betrieb. Entnervt verkündet die schwarz-gelbe Bundesregierung 1991 das Aus. Die Investitionsruine Kalkar kostete 3,6 Milliarden Euro – plus vier Millionen jährlich an Betriebskosten. Auch in Wyhl und Mülheim-Kärlich werden 1975 und 1986 für Milliarden D-Mark AKW gebaut, teils ohne korrekte Genehmigungen. Nach Protest und juristischem Hin und Her geht Wyhl nie ans Netz – Mülheim-Kärlich wird nach zwei Jahren abgeschaltet.

Landkreis will Transrapidstrecke im Emsland übernehmen

Lathen - Der Bund will sich aus der Finanzierung der Transrapid-Teststrecke im Emsland zurückziehen, zugleich aber einen dauerhaften Erhalt unter der Regie des Landkreises ermöglichen. Verhandlungen darüber befänden in der Endphase, sagte Landrat Hermann Bröring (CDU). Für 2011 hoffe der Landkreis noch einen Bundeszuschuss von fünf Millionen Euro, um die Teststrecke in Betrieb zu halten und eine Umwandlung in eine Forschungseinrichtung für Elektromobilität vorzubereiten. Wie der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Fraktion im Bundestag, Patrick Döring, bestätigte, hat der Haushaltsausschuss den Zuschuss bis Ende 2011 bereits zur Verfügung gestellt. Der Bund wolle dem Landkreis anbieten, dass er ab 2012 die Verantwortung für die Teststrecke übernimmt.

Laut Döring gibt es noch Interessenten an der deutschen Magnetschwebe-Technik aus Spanien, den USA und der Türkei. Der Bund würde nach dem Konzept die ohnehin vorgesehenen Abbaukosten von 40 Millionen Euro direkt an die Region auszahlen und sich so vor weiteren Zahlungen befreien. dpa

Was kann Cancun?

ANSGAR GRAW



Eines steht schon vor dem Abschluss der UN-Klimakonferenz in Mexiko fest: Auch diesmal wird es keinen Durchbruch geben. Statt die Schlachten von gestern zu schlagen, sollte die Staatengemeinschaft lieber an Lösungen für morgen arbeiten

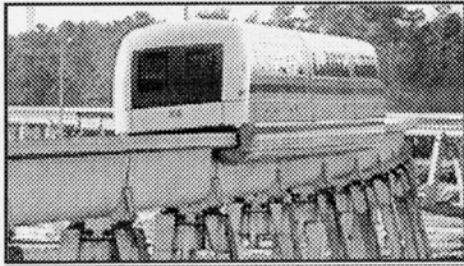
Also müssen wir Energie sparen, unbedingt. Dem Drei-Liter-Auto das Zwei-Liter-Auto folgen lassen, Häuser dämmen und zunehmend mit Fotovoltaik beheizen. Die prosaische Wahrheit jedoch ist, dass die Welt selbst nach einer solch umfassenden Modernisierung mehr Energie als heute verbrauchen wird. In Ländern wie Deutschland oder den USA kommen derzeit auf 1000 Einwohner gut 500 Autos. In China oder Indien sind es nur zehn. Unterstellen wir einen vergleichbaren Wunsch nach Individualverkehr, wird sich in beiden Milliarden-Reichen die Zahl der Autos verfünffachen. Dass auch der Verbrauch auf ein Fünftel des heutigen Wertes zurückgeht, ist nicht zu erwarten. Von den Energiekosten, die für die schiere Produktion dieser Autofloten anfallen, ganz zu schweigen – ebenso wie von den zusätzlichen Kühlschränken und Klimaanlage.

Der Energiebedarf steigt also. Und darum schrumpfen die Energievorräte, bis hin zum Uran der Atomkraftwerke. Somit bleibt nur eine Alternative: der forcierte Ausbau alternativer Energien. Doch allein mit Windrädern und Sonnenkollektoren lässt sich der noch gewaltig wachsende Hunger der Welt nach Strom und Treibstoff nicht befriedigen. Die entscheidende Alternativenergie der Zukunft kann nach Lage der Dinge nur die Kernfusion sein. Für sie mangelt es nicht an „Verschmelzungsmaterial“, und es würde kaum radioaktiver Abfall entstehen. Und übrigens auch kein CO₂. Bislang haben Ingenieure und Techniker weltweit allerdings kein effizientes Fusionsverfahren gefunden. Die technischen Herausforderungen sind gewaltig, die Entwicklungskosten horrend, die Rückschläge Legion. Zwar gaben Europäer, Amerikaner, Russen, Chinesen, Inder, Japaner und Südkoreaner vor fünf Jahren den Startschuss für das Forschungsprojekt Iter im südfranzösischen Cadarache. Aber seitdem feilschen Politiker häufiger über den Etat, als werbend an den möglichen Nabel eines neuen Erdzeitalters jenseits fossiler Brennstoffe zu pilgern. Wird der Durchbruch zusätzlich verzögert, weil sich Politik und Forschungsgemeinschaft in längst verlorene Schlachten verkämpfen?

Anstatt sich nach der wieder einmal „letzten Chance“, die in wenigen Tagen als vertan vermeldet werden dürfte („Cancun couldn't) auf die „allerletzte Chance“ vorzubereiten, würde mehr Energie für die Diskussion über Kernfusion der Menschheit ein realistisches Ziel setzen.

DIE WELT
FREITAG, 3. DEZEMBER 2010

Kündigungen bei Transrapid-Versuchsstrecke?



Derzeit gibt es keine Perspektiven für eine Weiternutzung der Transrapid-Teststrecke. Die Mitarbeiter der Transrapid-Versuchsstrecke müssen Anfang des Jahres mit Kündigungen rechnen. Der Betriebsrat wurde bereits über einen entsprechenden Antrag auf Massenentlassungen informiert. Nach Informationen von NDR 1 Niedersachsen gibt es bislang keine Perspektiven für eine Weiternutzung der Strecke. Auch Pläne für ein Zentrum für Elektromobilität sind nicht konkreter geworden. Sowohl der Landkreis Emsland als auch die Betreibergesellschaft IABG bemühen sich um eine Lösung für den Erhalt der Anlage. Laut der Bundestagsabgeordneten Gitta Connemann (CDU) soll es dazu in den nächsten Tagen einen Runden Tisch mit Regierungsvertretern in Berlin geben.

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

From: Maglev Sigi [mailto:maglev_sigi@yahoo.com]
Sent: Monday, January 03, 2011 6:02 AM
To: michael.dittmer@kielnet.net
Subject: Transrapid

Sehr geehrter Herr Karl-Hermann Sanker!

Als erstes wuensche ich Ihnen ein glueckliches Neujahr 2011.

Es sind nun drei Monate vergangen, als wir uns in Lathen kennen lernten. Meine Zeit war sehr knapp um uns naeher auf private basiess kennen zu lernen. Da wie vereinbart ich mich am folgenden Tag mit einer Dame zu treffen, um die "InnoTrans" Messe in Berlin zubesuchen. Mir wurde alsbald klar, was die Eisenbahn Industrie, jeden Besucher klarzustellen. Das Rad-Schienen System ist noch am Ruder! in der vorausichtlicher Zukumpft. Mir gelang aber kontak mit der Firma "Boegel" zumachen. Was fuer mich etwas positives war, war dass ich persoanlichen kontakt mit "Herrn Stefan Boegel" machte. Erfuhr ich durch unserer Unterhaltung, dass Er grosse Interesse an Transrapid habe. Wie er mir sagte, sei Er denen in "Las Vegas"

zuvor gekommen. Also unserer TRANSRAPID ist noch in Deutschland.

Aus Lathen erhielt ich ein Weihnachts-Neujahrsgross von Herrn Dr Ralf Effenberger. War bereits aus dem Buero (Weihnachtsfestags Urlaub), erreichte aber noch seine Sekrietaerin am Telefon. Aus unserem Gespraech hoerte ich, das Firma Boegel einen Fahrwegtrassel dabei sei zu erproben? Wenn? dies were gewiss etwas positives.

An sonsten sei die Lage in Lathen, nicht so versprechend. Doch noch die Teststrecke Abzureissen. Sei dies den Politikern moeglich, dann siet die Lage noch grauer aus als sie schon sei.

Wenn!? Sei dies eine Unverantwortliche Handlung seitens der deutschen Politik.

Als Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer Lathen mal besuchte, sprach er fuer Transrapid. Quote: "ich kaempfe dafuer, das ueber 2010 hinaus gute Perspektiven geschaffen werden koennen.. Gewiss waren dies leere Politiker Redensart.

Nun da ich dies gesagt hab., wuensche ich Ihnen nochmals alles gute im neuen Jahr 2011.

Wie immer mit freundlichen Gruessen, Siegfried Macheleidt.

Sehnsucht nach Transrapid Weihnachtsausgabe, 24.-26. Dezember 2010

Was waren das für Zeiten. Damals, als meine Kinder noch kleiner waren, ICE-Trassen geplant und der Flugverkehr langsam zur Konkurrenz wurde. Ich habe die winterliche Plakataktion noch vor meinen Augen: „Alle reden vom Wetter. Wir nicht“. Eine in die Jahre gekommene Verkehrstechnologie stellt sich selbst infrage. Einen Transrapid auf seiner hohen Trasse hätte ich jetzt gern gesehen.

Wolfgang Weiß, Hamburg

2 Hamburger Abendblatt

05.01.2011 11:50

Dittmer - Düvelsbeker Weg 14 - 24105 Kiel

An die
Kieler Nachrichten GmbH
Redaktion
Postfach 1111

24100 Kiel

„Auf Verschleiß gefahren“ (KN vom 11.01.2011)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Kiel, den 11.01.2011



Soll das so weitergehen, daß TGV und ICE immer schneller fahren, oder sollte man für sie Tempo 200 fordern – der Achsen zuliebe?

Es ist kein Geheimnis, daß immer höhere Geschwindigkeiten das Rad-Schiene-System an ihre wirtschaftliche Grenze bringen - mit hohen Folgekosten aufgrund des Verschleißes. Die Finanzmittel, die für diesen teuren Betrieb aufgebracht werden müssen, fehlen dem Regionalverkehr, der vielen Menschen am Herzen liegt. Und das ist schließlich Geld, welches z.B. auch den Einsatz der StadtRegionalBahn in unserer Umgebung langfristig zusätzlich absichern kann oder Investition in bestehende regionale Bahnstrecken ermöglicht.

ICE und TGV sind gewissermaßen die „Vinylplatten“ des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, gegenüber denen sich die Magnetschnellbahn Transrapid als „Audio-CD“ berührungslos fahrend als kostengünstigere Alternative darstellt. Auch die Baukosten sind aufgrund einer neuen Generation von Fahrwegträgern im Flachland gegenüber einer ICE-Trasse nicht mehr höher und im Mittelgebirge sogar deutlich niedriger. Und diese Züge verkehren nicht nur noch eine Stufe erwiesenermaßen zuverlässiger, sicherer, sondern sie können wegen der Leichtbauweise zudem über die Innenstädte hinweg und müssen nicht unten hindurch geführt werden – ohne vereiste Oberleitungen.

Wir sollten angesichts dieser Tatsachen umdenken und dieser Hochtechnologie in Deutschland eine neue Chance geben. Noch ist der Zug nicht abgefahren – aber die deutschen Patente hierfür sind schon fast in China.

Mit frdl. Grüßen
Michael Dittmer

Dieser Brief wurde im Sinne von www.vernuenftig-schreiben.de nach den Regeln der klassischen Rechtschreibung verfaßt.

Investieren in neue Technik

„Eis und Schnee behindern weiter den Verkehr“

Durch extremes Winterwetter kommt es immer wieder zu Ausfällen und Staus.
Hamburger Abendblatt, 22. Dezember

Ich bin davon überzeugt, dass die Bahn endlich ihr Netz entflechten muss und in neue Bahntechnologien wie eine Magnetbahn investieren sollte, um mit dieser Technik schnellen Fernverkehr anzubieten. Auf der Schiene wäre dann der Güter- und Regionalverkehr das Nonplusultra. Alles auf einem Gleis hat

2 Hamburger Abendblatt

Mittwoch, 22. Dezember 2010

vielleicht vor 50 Jahren gut funktioniert, aber heute sind die Fahrzeuge einfach zu unterschiedlich in der Geschwindigkeit und der Empfindlichkeit, um gleiche Fahrwege zu nutzen. Das sieht man doch auch auf der Autobahn. Wo Lkws überholen, stockt der Verkehr.
Sebastian Heuser, per E-Mail

Interesse an einem Flughafensystem Teneriffa mit Transrapid-Anbindung bekräftigt



Schnell hoch in den Norden: Steig- und Beschleunigungsvermögen sind Alleinstellungsmerkmale des Transrapid und ermöglichen ein Flughafensystem Teneriffa.

(Foto: E.Develik, Bildmontage: C.Kaiser / M. Dittmer)

Am Rande der 11. "Feria Internacional de Turismo" (Tourismusmesse [Fitur](#) [1]), die vom 19.-23.01. stattfand, äußerte sich der spanische Inselpräsident Melchior zufrieden über das Ergebnis der Verhandlungen mit der kanarischen Provinzregierung ([2]). Dieses käme der Tourismusentwicklung zugute, und außerdem würde dieses Jahr sehr hoffnungsvoll stimmen ("Dieses Jahr können wir dahin zurückkommen, die Touristenzahlen zu erreichen, die wir 2006 hatten"). Er wurde von einem Reporter von [La Opinión de Tenerife](#) ([3]) dort auch auf den Transrapid angesprochen.

Jezabel Artiles: "Verkaufen Sie schon hier auf der Fitur das Zug-Projekt oder ist es noch (zu) früh?"
Ricardo Melchior: "Hier habe ich nur über dieses Thema in einer deutschen Radiosendung gesprochen. In Deutschland hat die Möglichkeit, daß wir den Zug Transrapid von deutscher Technologie einrichten würden, Interesse erweckt. Ansonsten haben wir nicht über die Mobilität gesprochen, weil es nicht der geeignete Ort und Augenblick ist. Aber daß sich unsere Besucher mit höherer Mobilität und Geschwindigkeit bewegen können, ist auch ein Vorteil. Außerdem ist im Fall von Teneriffa der Zug sehr wichtig, weil er die beiden Flughäfen in eine Einheit umwandelt. Wir würden einen einzigen Flughafen auf Teneriffa haben mit einem Terminal-Süd und einem Terminal-Nord, mit einer Übergangszeit von 15 oder 20 Minuten zwischen dem einem und dem anderen Terminal. Das ist so, wie man in (dem Flughafen) Barajas (von Madrid) vom T1 zum T4 braucht. Dieses würde uns mehr Handlungsfähigkeit erlauben und unseren Besuchern mehr Bequemlichkeit bieten."

Die beiden Flughäfen (Los Rodeos im Norden und – seit 1978 – Reina Sofía im Süden) sind 68 Autobahn-Kilometer voneinander entfernt. Auf einem Teilstück der letzten 10 Kilometer zwischen Santa Cruz de Tenerife und Los Rodeos sind über 600m Höhenunterschied zu überwinden. Sollen diese beide zusammen als Flughafensystem mit Umsteigemöglichkeit genutzt werden, so müssen die hiermit verbundenen Umsteigezeiten eingehalten werden. Von den Fluggesellschaften werden diesbezüglich Anforderungen gestellt, die hin zu 30 Minuten tendieren. Hierbei verbleiben Fahrzeiten zwischen 15 und 20 Minuten, die unter den gegebenen Bedingungen nur mit Hilfe des Transrapid erreicht werden können.

Aufgrund des Interviews mit dem deutschen Radiosender wurden hierzulande weitere Details zu der Streckenführung [bekannt](#) ([4]). Eine 120 Kilometer lange Strecke soll im 10-Minuten-Takt von Playa de las Americas über den Südflyhafen, die Inselhauptstadt Santa Cruz und den Nordflyhafen bis nach Los Realejos westlich von Santa Cruz bedient werden und spätestens 2018 in Betrieb gehen. Eine Transrapid-Strecke würde ca. 3,3 Milliarden € kosten. Sie könnte jedoch bereits 2016 fertiggestellt sein, da sie aufgrund des besseren Steigvermögens der Magnetschnellbahn aufwendige Tunnelbauarbeiten vermeiden würde.

Michael Dittmer

© GFM-eV 2011

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://www.ifema.es/ferias/fitur/default.html>

[2] <http://www.laopinion.es/tenerife/2011/01/21/tren-rapido-convertira-aeropuertos/325974.html>

[3] <http://www.laopinion.es/>

[4] <http://www.touristik-aktuell.de/nachrichten/destinationen/news/datum/2011/01/24/teneriffa-baut-auf-den-transrapid/>

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2011/0125/index.html>

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



FROHE WEIHNACHTEN UND EIN
GLÜCKLICHES NEUES JAHR 2011
MERRY CHRISTMAS AND A HAPPY NEW
YEAR 2011

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

From: Rolf Trauernicht [mailto:tullum@ewetel.net]

Sent: Sunday, December 26, 2010 5:53 PM

To: Michael Dittmer

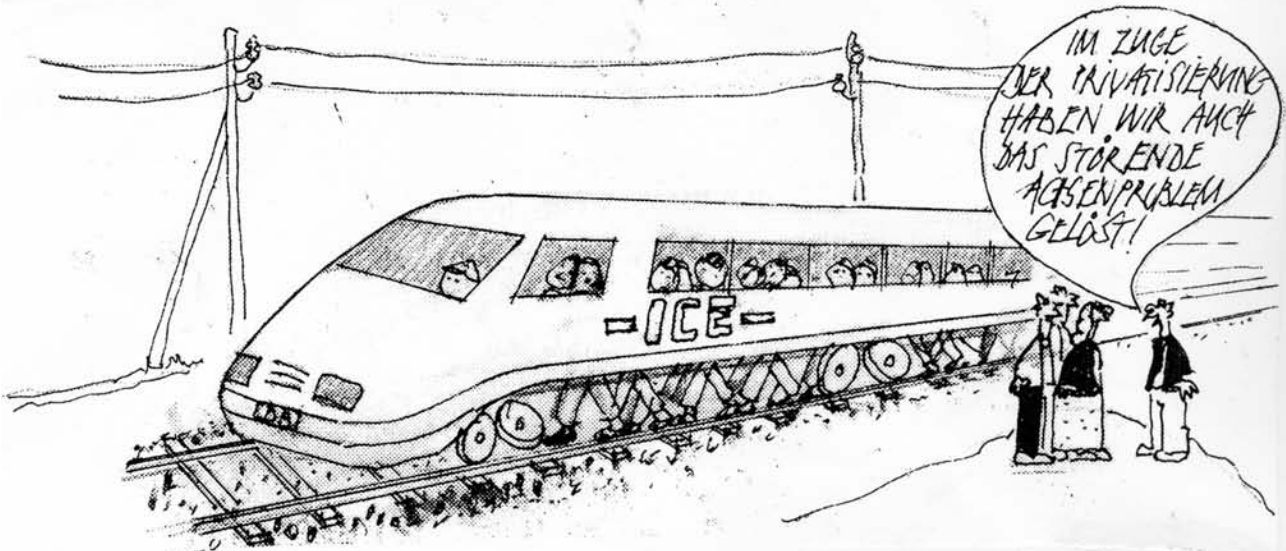
Subject: Re: Frohe Weihnachten und guten Rutsch - ohne Schneechaos

Danke lieber Herr Dittmer, die besten Grüsse und Wünsche auch für Sie!

Wir kämpfen weiter,

Ihr

Rolf Trauernicht



Magnetschnellbahn

Die Magnetschnellbahn ist das erste vollkommen berührungsfrei funktionierende Schnellverkehrssystem der Welt: Die erste Bahn, die ihren Fahrweg nicht mehr berührt, ihn also nicht mehr abnutzt und beschädigt.

Glosse der Redaktion

Liegt es an unseren Staatsbürgern, die anderen mehr vertrauen als sich selber und deshalb ebenso tapfer wie vergeblich mit ihren modernen Lichtsystemen gegen die Allpräsenz des Zentralgestirns anleuchten oder im kilometerlangen Stau beharrlich den Hinterkopf des Vordermannes zu erleuchten suchen, nur weil ihnen jemand gesagt hat, das sei richtig, und dabei dann garnicht merken, wie sie damit doch nur die ihnen von Besserwissern pauschal unterstellte Entscheidungsunfähigkeit bestätigen. Oder diejenigen, die ungerührt Modernität und Sicherheit des ICE an seiner Innenausstattung meinen ablesen zu können, aber hartnäckig ignorieren, daß sich unter ihren Füßen die vergreiste Prototechnik von Stephenson's Adler abmüht. Oder solche, die klaglos die immer stärker ausufernden Energiekosten begleichen, ja geradezu herbeiwünschen, weil ihnen gesagt wird, daß sie sich besser fühlen, wenn andere damit für sie die Welt retten.

Was wäre aber nun, wenn all diese Staatsbürger nach dem bewährten römischen Rechtssatz „cui bono/wem nützt es“ für sich persönlich klärten, wer wirklich davon profitiert, die Autolichtindustrie, die Werkstätten, oder die Schwerindustrie mit ihrem Renditedenken? Wenn sie klärten, wieviel von ihrem Geld wirklich den versprochenen heren Zielen zukommt und wieviel davon versickert oder weit profaner die Taschen der Ratgeber füllt.

Liegt es an unseren Politikern, die von uns gewählt, augenscheinlich nur darauf bedacht sind, ihr Tun und ihre Entscheidungen so anzulegen, daß nur sie selbst innerhalb der Legislaturperiode davon profitieren, aber bloß nicht ihr unerwünschter Nachfolger im Amt, selbst wenn er von der eigenen Fraktion wäre. Die unsere verbrieften Entscheidungsräume nur zu unserem Besten immer weiter einengen, den Fernsehbeitrag zur Zwangsgebühr erheben, auch für Blinde, Taube und die, die sich vom Programm der Öffentlich-Rechtlichen schon längst aus Angst vor Verblödung dauerhaft verabschiedet haben.

Was wäre aber nun, wenn all diese Wahlberechtigten ihre Abgeordneten nicht nach deren Versprechungen wählten, sondern ihnen verbindlich erklärten, was ihre Erwartungen und Bedingungen an sie sind? Wenn sie den ins unermeßliche tendierenden Kapitalbedarf öffentlicher Haushalte, deren Wirkungseffekt sich allzuhäufig in den engen Bahnen von Bevormundung und Zwangsbeglückung bewegt, mit von fundiertem Wissen getragenen Argumenten, auf ein erträgliches Maß zurückstutzten. Wenn sie den staatlich alimentierten Bahnhofsbauern erklärten, daß es sich um Steuergeld handelt, welches sie unbedingt an der tiefsten Stelle der Stadt vergraben wollen und was daran möglicherweise legal ist, aber auf keinen Fall legitim.

Liegt es an unseren Industriebossen, die es für lukrativer halten, alle 5 Jahre neue Eisenbahnräder, oder alle 10 Jahre neue Achsen, oder alle 15 Jahre neue Schienen zu verkaufen, als einmal ein viel wertschöpfenderes, effektiveres, verschleißfrei fahrendes Verkehrssystem zu etablieren und danach auch um so erfolgreicher zu exportieren.

Was wäre aber nun, wenn all diese Konsumenten durch ein abgestimmtes Nutzerverhalten den Firmenlenkern unmißverständlich klarmachten, daß sie ab jetzt nicht mehr gewillt seien, ihre eigenen, berechtigten Erwartungen den durchschaubar egoistischen Partikularinteressen der Industrie hintanzustellen?

Liegt es vielleicht an unseren dogmatischen Umweltbewegten, die es so gern sehen wenn sich Mühl- und Eisenbahn- und Wasserräder drehen, wenn sich überhaupt alles dreht, am besten noch um sie selbst, weil sie doch versprochen haben, das Klima und den Wachtelkönig zu retten, wobei Verschleiß für sie kein Thema ist, weil sich bei ihnen ja alles erneuert.

Was wäre aber nun, wenn all diese Staatsbürger eine ganz eigene Meinung zu ihrer Rettung hätten und auch bereit wären, diese eigenverantwortlich zu realisieren, danach mit von fundiertem Wissen getragenen Argumenten, diese selbsternannten Weltenretter wieder auf den Boden der Plausibilität zurückholten und ihnen freundlich aber bestimmt mitteilten, sie fürderhin an den Kosten all der grünen Experimentierereien persönlich zu beteiligen?

Liegt es an unseren Freunden hinter den Meeren, die das Tüfteln der deutschen Ingenieure immer noch unter dem Schock der Mitte des vorigen Jahrhunderts im AWO-Dreieck erbeuteten Erkenntnisse und hochtechnischen Artefakte beurteilen und gar nicht so recht begreifen, weshalb eine solche Schlüsseltechnik nicht von ihnen gefunden wurde und die

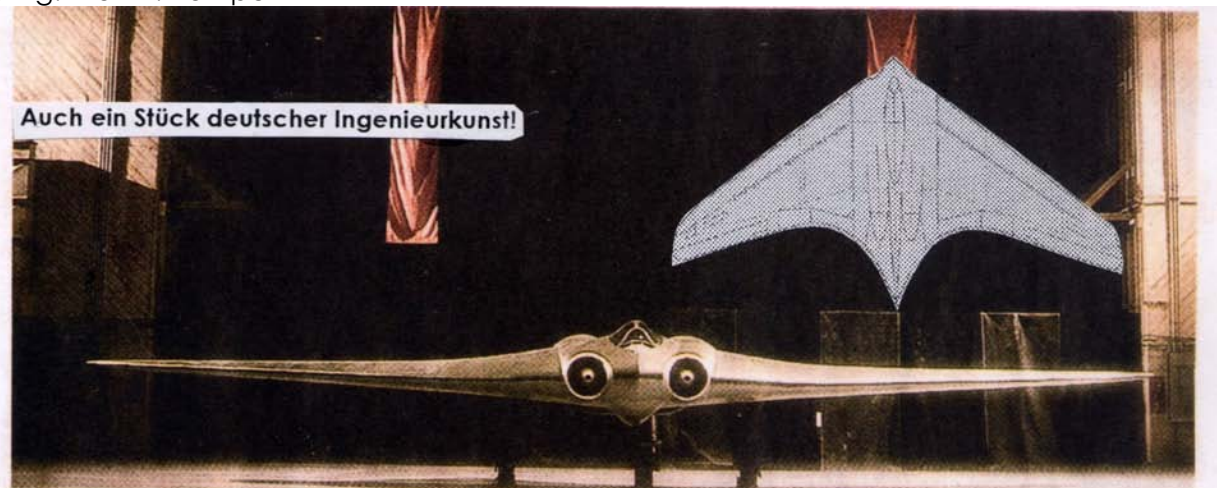
befürchten, diese Deutschen könnten ihnen zuletzt doch wieder zu eigenständig werden, allerdings auch realistisch genug sind, auszuschließen, daß ein erneuter Beutezug, so erfolgreich wie dazumal, gedacht werden kann.

Was wäre aber nun, wenn diese Freunde und Nehmer begriffen, daß wir den uns immer noch auferlegten Pflichten um so viel eher nachzukommen in der Lage sind, wenn wir wertschöpfend und effektiv arbeiten und dies ja ohnehin im europäischen Kontrollkontext täten, und daß es letztlich allen dient, wenn Überkommenes besser gedacht wird, selbst wenn es von den Deutschen kommt?

Aber vielleicht liegt es ja an uns Förderern selbst, die wir uns an der klaren Logik und schlüssigen Funktionalität hierzulande erfundener Hochtechnik begeistern und unter dieser Freude manchmal das Kommerzialisieren ganz vergessen, dazu ihre Bedeutung für Otto-Normal-Verbraucher überschätzen, seine Verständnisbereitschaft überfordern, seine Neigung, das Reisen mit dem liebgewordene Rattern von Eisenrädern auf Eisenschienen zu verbinden, sein chronisches Harmoniebedürfnis in diesem System zu jeder Zeit unbedingt ausleben zu wollen.

Was wäre aber nun, wenn wir uns prüften, neu ansetzten und entschlossen weiterarbeiteten?

Versuchen wir es also erneut, sagen wir den von uns mit einem Mandat alimentierten Politikern, die uns vertreten und mit unserem Geld die Zukunft zumindest verwalten sollen, was wir wollen und warum wir es unbedingt und jetzt sofort wollen. Machen wir unseren Zeitgenossen klar, auf was sie leichtfertig verzichten und erklären den Umweltrettern, daß sie unglaublich sind, wenn sie ein energie-, ressourcen-, zeit- und geldsparendes System auf Morgenthaukommraus weiterhin bekämpfen wollen. Geben wir den Industrieherrn Gründe, uns das angemessene Verkehrssystem zur rechten Zeit anbieten zu müssen. Sagen wir den Freunden hinter den Meeren, daß unser System wie bisher auch Geld überweisen wird, weiterhin auf Teile seiner staatlichen Souveränität verzichtet und seine Goldreserven in Teilen weiter dem Ausland anvertraut, wir allerdings auch weiter auf die Rückgabe für uns wichtiger Artefakte und Kulturgüter im Sinne gegenseitiger Akzeptanz und Freundschaft setzen. Erklären wir ihnen, daß sie keinesfalls den schweren Fehler der Vergangenheit wiederholen sollten, versaillesk unsere technische Intelligenz, unsere Freude am Forschen und Erkennen, die wirtschaftlicher Verwertung unserer Erfindungen und das uns eigene, fortwährende Streben, hinter den Vorhang des Nichtwissens blicken zu müssen, verhindern zu wollen, meint Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel



Die Gebrüder Reimar und Walter Horten begannen um 1930 im elterlichen Haus in Bonn mit der Konstruktion ihres ersten Segelflugzeuges, welches 1934 als Ho I im Rhönwettbewerb einen Preis für die konstruktive Lösung als Nurflügel erhielt. Im Jahr 1941 entstand in Königsberg ihre bekannteste Konstruktion, der Hochleistungssegler Ho IV. 1936 begannen die Brüder mit der Konstruktion ihres ersten Motorflugzeuges Ho V. Erst mit ihrer 1944/45 entwickelten Ho X erregten sie das Interesse und die finanzielle Unterstützung des RLM. Es handelt sich hierbei um ein zweistrahliges, von 2 Jumo 004-B Strahltriebwerken mit 2x 890 kp angetriebenes Nurflügelflugzeug. Es wurde von der 3. US-Armee in Gotha erbeutet und in die Staaten verbracht. Der amerikanische Rüstungskonzern Northrop-Grumman, Produzent des Tarnkappenbombers, dessen Gründer John K. Northrop selbst ein Verfechter dieser Konstruktionsidee war, hat die Ho IX jetzt maßstabsgetreu nachgebaut. Wenn sich auch eine gewisse Resistenz gegen Radar findet, so war es doch in erster Linie die Optimierung der Flugzeuggeometrie, die die Gebrüder Horten einleiteten und die dann über deltaförmige Fluggeräte bis zur richtungsfreien Rundform erster Flugscheiben führte. Wie die FAZ berichtet, „verammelt die Ho IX seit Jahrzehnten im Depot der National Air and Space Museum in Silver Hill bei Washington,“ und da die Amerikaner nun eine Kopie haben, wäre es eigentlich an der Zeit für die Rückgabe dieses Stückes Hochtechnik, Restaurierung und Ausstellung in Dresden, Berlin oder München.



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