



GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBETECHNOLOGIE / TRANSRAPID E.V.



Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

Inhaltsverzeichnis:

Anmerkungen zum Jahresheft 11	Seite 2
Vorwort des 1. Vorsitzenden	Seite 3-7
Rechenschaftsbericht	Seite 8-13
Die Teststrecke	Seite 14/25/38-40/46-48/52
Maglev Tenerife	Seite 15-17/28/30/54-57/62
Holländische Planungen	Seite 18-24
Vor einem Jahr: Vermarktung des Transrapid	Seite 26
Transrapid Brasilien	Seite 27
Schriftverkehr mit der Politik	Seite 29/31/49/63-65/69-72
Tokio	Seite 32-34/43
Antalya manyetik tren	Seite 35-37
Supermagnet in Dresden	Seite 41-42
Schriftverkehr mit den Medien	Seite 44/73
Internationale Konferenz Maglev 2011 in Südkorea	Seite 45
Thema Nachflug FRAPORT	Seite 50-51
Elektromobilität	Seite 53
Ein Boot fliegt übers Meer	Seite 58
Swiss Rapide Express	Seite 59-61
Vor 10 Jahren: Magnetbaan in Nederland	Seite 66-68
Verkehrskonzepte für die Zukunft	Seite 74-76
Vater der Schnelligkeit	Seite 77
Glosse der Redaktion	Seite 78
Bildblatt (2D + 3D)	Seite 79-81
DVD	

Werte Mitglieder, Unterstützer, Sympathisanten, Interessierte, Lernfähige, Skeptizisten und Fundamentalisten.

Seit der Gründung unseres gemeinnützigen Vereins in Stadland an der Weser, die Nord-Westzeitung berichtete am 14. Juni 2000 darüber, setzen wir uns gemeinsam und auf vielerlei Weise für die Einführung des zeitgemäßen Verkehrssystems der Magnetschnellbahn ein. Und wir werden damit auch sicher nicht aufhören, denn hätten unsere Vorfahren so gehandelt, dürften wir uns gar nicht zu Wort melden und säßen noch in Postkutschen. Nun, wo mit dem Abbruch der Versuchsstrecke nicht nur geistiges sondern auch materielles Eigentum des deutschen Volkes vernichtet werden soll, gilt es dies zu verhindern und mit der Suche nach privatfinanzierten Geschäftsmodellen dem Land die ingenieure Resourcen Magnetfeldtechnik für zukünftige technische und wirtschaftliche Entwicklungen zu bewahren.

Auch im vergangenen Jahr 2011, über das wir im folgenden berichten, zitieren und Einblicke schaffen wollen, ging es im wesentlichen um Aufklärung durch Fakten, Widerspruch gegen immer wieder unreflektiert übernommene Vorurteile. Die von vielen Medien bewußt falsch dargestellte oder überhaupt unterdrückte Informationen zur Magnetschnellbahntechnik gerade zurücken war immer unser Ziel.

Die Berichte aus Presse, Rundfunk und Internet, zusammen mit den Beiträgen unserer Mitglieder sind so weit wie möglich chronologisch geordnet und mit Anmerkungen versehen und gemäß wissenschaftlichem Anspruch mit Literaturangaben belegt.

Zu danken ist wie immer schon denen, die geholfen haben dieses Dokumentation zu erstellen, Ihnen unseren Mitgliedern aller Altersgruppen, den Familien, Kindern Freunden und allen denen die auf Ihre Weise Beitrag geleistet haben.

Wie auch schon früher haben wir einige Exemplare zur Weitergabe an Nichtmitglieder aufgelegt. Bitte fragen Sie bei Bedarf nach.

Auch wenn wir bei den wirklichen Hinderungsgründen, warum wir diese Technik, von der wir zutiefst überzeugt sind, daß sie nichts und niemandem schadet, nicht bekommen sollen, noch immer auf Ahnungen und Vermutungen angewiesen sind, versuchen wir weiterhin einer angemessenen Realisierung im Interesse unserer Kinder und unseres Gemeinwens näher zu kommen.

Übrigens, da war noch der neue Lehrling, der im Büro vor dem Reißwolf steht, mit einer roten Mappe unterm Arm. Er fragt, wie funktioniert das Teil? Ein Vorbeikommender nimmt ihm die Akte ab, steckt sie in das Gerät und drückt die Starttaste. So geht das, ganz einfach. Sagt der Lehrling staunend, echt stark, und wo kommen denn jetzt die Kopien raus? Ein Witz und Sie lachen vielleicht.

Aber nun stellen Sie sich mal vor, natürlich ganz hypothetisch, dieses Büro wäre das Bundesministerium für Verkehr, BMVBS wie es sich selber nennt, und die rote Akte wäre die Transrapidtechnik, die TVE samt Fahrweg. Die weitere Zuordnung der beiden Akteure überlasse ich Ihnen und Ihrer politischen Orientierung. Da bleibt einem doch das Lachen im Halse stecken, aber genau das haben die vor, alles vernichten, alle Spuren beseitigen, um dann irgendwann festzustellen, es gibt keinen Patentreff mehr. Es macht ihnen auch nichts aus, daß sie geschworen haben des deutschen Volkes Wohl zu mehren und Schaden von ihm abzuwenden. Ja, da hilft kein Drumherumreden, so weit sind wir schon wieder!

Titelbild:

Es wurde diesmal von Dipl.-Ing. Friedmar C. Rumpel und Dipl. Math. Michael Dittmer gestaltet und zeigt ein Modell der neuen, südkoreanischen Magnetbahn, die 2012 auf einer etwa 6 km langen Strecke vom Flughafen Seoul Richtung Stadt fahren wird.

Impressum:

Herausgeber: Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid e.V.
Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck, 21217 Seevetal, Schlesierweg 14, Landkreis Harburg
Verantwortlich i.S.d.P. Textbeiträge der namentlich genannte Verfasser/
Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel, 21 255 Tostedt, Am Toberbusch 19, Stellvertretender Vorsitzender

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

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck 德 Schlesierweg 14 德 21217 Seevetal

髒+ ☎ 04105 4555 德 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 29.01.2012

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

Gemeinnütziger Verein

„Die Zukunft von gestern“ ... beginnt heute

Von Friedrich Wilhelm Merck

Wie lange dauert die Gegenwart ? – Als Physikerin wird Frau Bundeskanzlerin Dr. Merkel es sicher besser wissen als das Wochenblatt „DIE ZEIT“ vom 29.12.2011, in dem ich auf Seite 22 unter der Rubrik „Geschichte“ in dem Aufmacher des Artikels „Die Zukunft von gestern“ las, der „Transrapid“ werde „am 31. Dezember begraben“.

Nun – *Totgesagte leben länger*, besagt eine alte Volksweisheit. Magnetschellbahn-Projekte im Volumen einer mindestens dreistelligen Euro-Milliardensumme stehen in den nächsten Jahrzehnten zur Verwirklichung an. Japan hat bereits mit dem ersten 80-Milliarden-Projekt begonnen. Wer heute in Deutschland den mit deutschen Steuergeldern finanzierten *Transrapid*[®] „begraben“ möchte, katapultiert sich selbst ins politische Abseits.

Schließung und „Rückbau“ (Abriß) der Transrapid Versuchsanlage Emsland [TVE] kosten die Volkswirtschaft(en) mehr als dreihundert Milliarden Euro und die Bundesrepublik Deutschland Schadenersatzleistungen in bis zu zweistelliger Milliardenhöhe, weil der Staat damit den gesetzlichen Pflichten des Eisenbahn-Bundesamtes nicht mehr nachkommen kann. – Zum Vergleich: Der Weiterbetrieb der TVE kostet jährlich weitaus weniger als zehn Millionen Euro, ein Vollast-Betrieb der TVE wird mit 12 Millionen Euro im Jahr veranschlagt. Zum Vergleich: Bei einer Zulassung der Anlage für den Besucherbetrieb können im Rahmen eines attraktiven „Event-Managements“ genügend Einnahmen für die Sicherung des künftigen Betriebs der Anlage erwirtschaftet werden – Einnahmen von 14 Millionen Euro jährlich.

Es lohnt sich daher sowohl volks- und als auch betriebswirtschaftlich, den Magnetschnellbahnbetrieb auf der Transrapid Versuchsanlage Emsland aufrecht zu erhalten.

Daher stellt sich im Zusammenhang mit den „Rückbau“-Plänen eine ganz andere Frage: Sollen hier die Spuren eines damals von der Staatsanwaltschaft – aus welchen Gründen auch immer – nicht verfolgten Mordes beseitigt werden, nachdem am 22.11.2006 auf der TVE dreiundzwanzig Menschen zu Tode kamen? Entgegen einer Weisung des Eisenbahn-Bundesamtes [EBA] aus dem Jahr 2001, sämtliche Bediener-Oberflächen für die Anwendung alter und neuer Sicherheits-Leittechnologie zu vereinheitlichen, geschah dies auf der TVE nicht. Stattdessen wurde später auf der TVE die neue Betriebs-Leittechnologie BLT 4 von der DB trotz des dort vorgeschriebenen „Vier-Augen-Prinzips“ nur auf dem Monitor des Ersten Fahrdienstleiters, nicht jedoch auf demjenigen des Zweiten Fahrdienstleiters installiert: Wäre die neue Betriebs-Leittechnologie auch dort installiert gewesen, so hätte der Zweite Fahrdienstleiter die Gefahr rechtzeitig erkennen und den Tod der 23 Menschen abwenden können.

Doch die Anzeige der Sicherheitslage nach BLT 4 fehlte auf dem zweiten Monitor, weil die seinerzeit für die Installation verantwortliche Deutsche Bahn sie entgegen der

generellen EBA-Weisung aus dem Jahre 2001 nicht hatte installieren lassen. Und 23 Menschen starben.

Wenn es zutrifft, daß der Konzern der Deutschen Bahn AG die Mehrkosten für die korrekte Installation des BLT 4 nicht hatte zahlen wollen, um wegen eines damals beabsichtigten Börsenganges Geld zu sparen, so können nach dem Gesetz die schlimmsten strafrechtlichen Schlußfolgerungen aus der Garantienpflicht derjenigen, die hierfür verantwortlich sein sollten, nicht ausgeschlossen werden – z.B.: „Begehen durch Unterlassen“ nach §§ 13, 212 des Strafgesetzbuchs [StGB].

Auf dem Neujahrsempfang 2012 der Bürgerschaftsfraktion der GRÜNEN traf ich im Kaisersaal des Hamburger Rathauses einen jungen Ingenieur: Für ihn war der *Transrapid*[®] bereits ein selbstverständlicher Bestandteil der Zukunft. Ein Jahr 2050 ohne Magnetschnellbahn konnte er sich überhaupt nicht mehr vorstellen.

Wie lange dauert die Gegenwart? – Wenn wir unter ihrer Dauer den Bereich zwischen der „Vergangenheit“ des „ZEIT“-Magazins und der „Zukunft“ des jungen Öko-Ingenieurs verstehen, dann wird daraus ungefähr jener Zeitraum von 30 Jahren, den der Volksmund „eine Generation“ nennt.

Doch die Physik lehrt uns: *Die Zukunft wartet keine dreißig Jahre. Sie „wartet“ maximal $10^{-43,5}$ Sekunden – dann ist sie Gegenwart. Und die bisherige „Gegenwart“ ist dann Vergangenheit: Die „Zukunft von gestern“ ... beginnt heute; sie hat schon zu Mitternacht begonnen.*

In der „Mitternacht der Finanzmarktkrise“ mußte auch dem letzten Politiker und der letzten Politikerin klar werden, daß die wahre „Zukunft von gestern“ mit physikalischer Urgewalt über die Welt von heute hereingebrochen ist – ohne die bereits angebahnte Wertschöpfung, ohne den *Transrapid*[®], aber dafür mit „Finanzderivaten“, die das Papier nicht wert sind, auf dem sie gedruckt wurden.

Bereits am 24.12.2010 wurde hingegen die erste Magnetschnellbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft des mit der Europäischen Union verbundenen Wirtschaftsraumes in das Handelsregister von Antalya an der Türkischen Riviera eingetragen. Damit existiert konkret eine Aktiengesellschaft mit vorrangigem Interesse am Weiterbetrieb der *Transrapid* Versuchsanlage Emsland [TVE]. Wenn sich auch das Primärprojekt dieser Gesellschaft noch im einstelligen Milliardenbereich bewegt, so zeigt sich doch bereits im Orient ein wachsender Markt mit einem potentiellen Volumen im Bereich einer dreistelligen Euro-Milliardensumme.

Zur Erhöhung der Wertschätzbarkeit kann auch die Absicht des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung Herrn Dr. Peter Ramsauer beitragen, gemeinsam mit den Verkehrsministern der Bundesländer bis Jahresende einen – zeitgemäßen – Rahmen für die künftige Entwicklung der Verkehrs-Infrastruktur zu erarbeiten.

Hier steht die Magnetschnellbahn als entscheidender Infrastrukturfaktor wieder ganz vorn auf der Tagesordnung; denn sie bewirkt zweierlei:

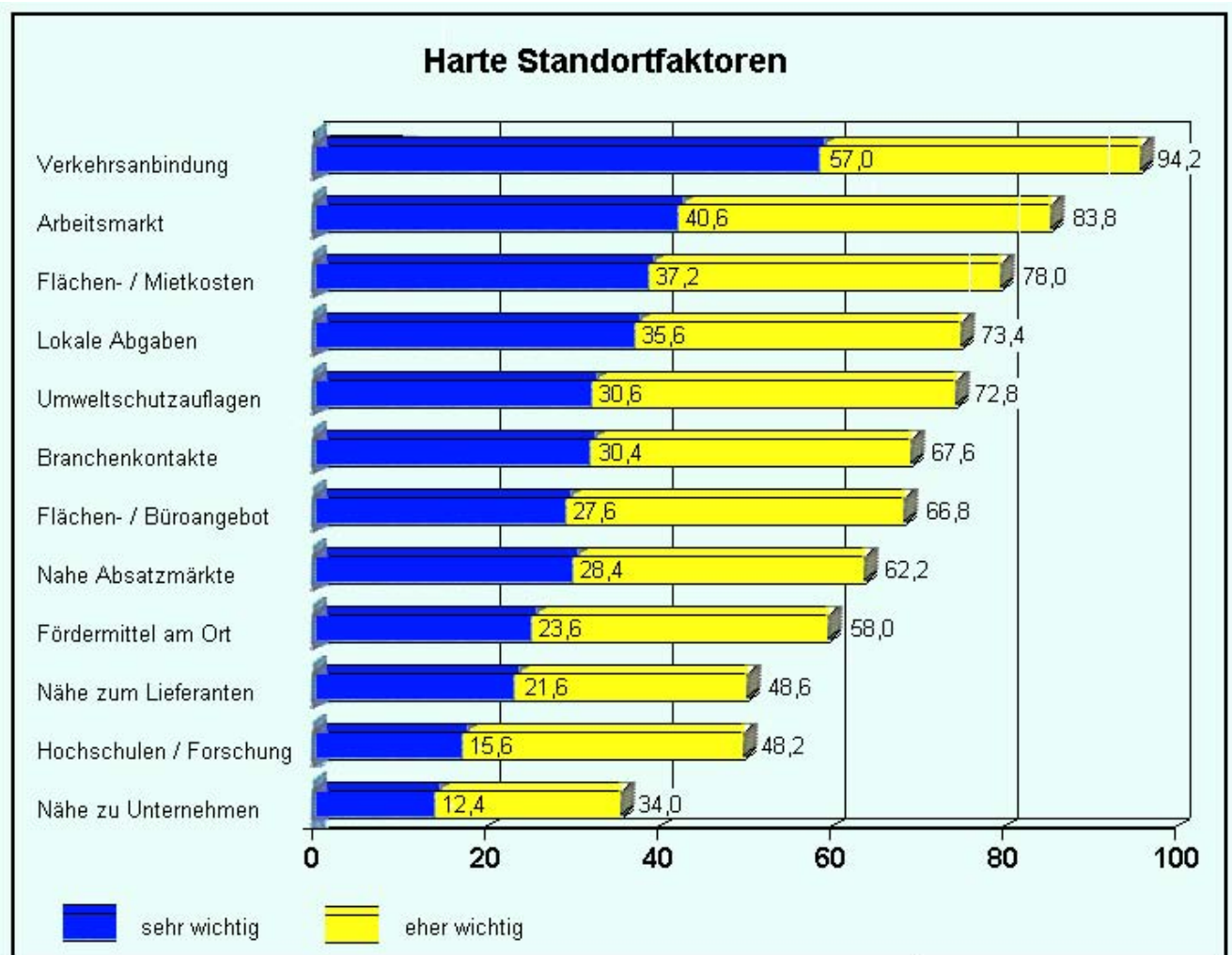
1. einen an Synergien unübertrefflichen – allgemeinen – volkswirtschaftlichen Nutzen, verbunden mit den vorzüglichen betriebswirtschaftlichen Vorteilen des in Deutschland erfundenen und mit deutschen Steuergeldern entwickelten Systems *Transrapid*[®],
2. die Modernisierung und Kostensenkung für das Eisenbahnwesen, weil der Einsatz der Magnetschnellbahn eine kostengünstige Instandhaltung und eine optimale Auslastung der konventionellen Schienenwege ermöglicht.

Der Löwenanteil des „Unternehmensgewinns“ kann jedoch in dem gegenwärtigen Ordnungsrahmen von einem privatwirtschaftlich organisierten Unternehmen nicht eingenommen und nicht im Unternehmen verwirklicht werden, weil er über die erwirtschafteten Steuermehreinnahmen automatisch in die Staatskasse fließt.

Die Herausforderung beim Bau der Magnetschnellbahn besteht also darin, ein staatlich lizenziertes Unternehmensmodell zu schaffen, das an den durch das Magnetschnellbahnsystem erzeugten Wertschöpfungen teilhat, mit ihnen arbeitet und mit ihr wirtschaftliche Wertschöpfbarkeit gewinnt.

Die privatwirtschaftliche Teilhabe des Magnetschnellbahn-Unternehmens an der Wertschöpfung läßt sich jedoch auf eine Art und Weise verwirklichen, die einerseits den fiskalpolitischen Sparzwängen gerecht wird und andererseits den öffentlichen Bedarf mit einem Höchstmaß an Zuverlässigkeit bedient.

Anfang des vergangenen Jahrzehnts hatte das Institut für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung Halle – Leipzig e.V. (isw) festgestellt, daß die Verkehrsanbindung für ein Wirtschaftsunternehmen der wichtigste aller „Harten Standortfaktoren“ sei.



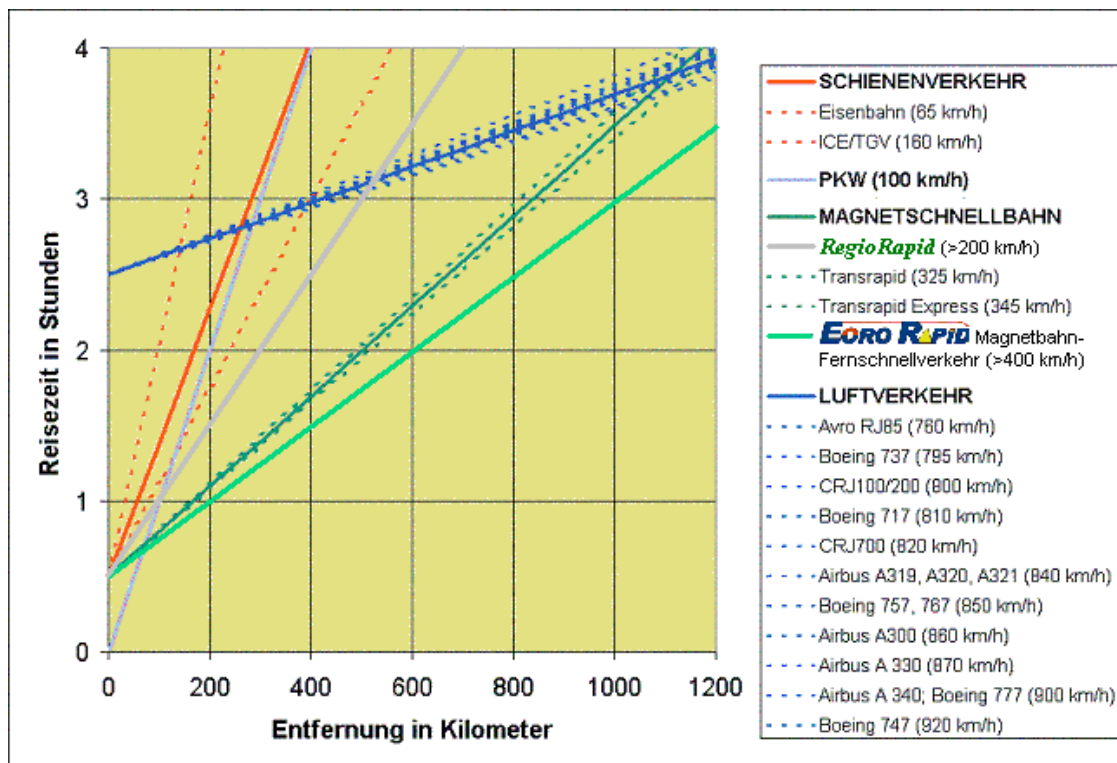
Quelle: Institut für Strukturpolitik und Wirtschaftsförderung Halle – Leipzig e.V. (isw)

Nach den Gesetzen der Nationalökonomie ist die Wertschöpfung in den Ländern des Euro-Systems die entscheidende Grundlage für Währungsstabilität, nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung und Erholung sowie für die künftige globale Wettbewerbsfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union.

Die hierzu notwendige Vernetzung der Wirtschaft – von Menschen und Märkten, Kapital und Arbeit – zwischen den Regionen, insbesondere zwischen jenen an der Peripherie und denen im Zentrum des europäischen Wirtschaftsraumes, bedarf daher einer geeigneten Verkehrsinfrastruktur.

Das Flugzeug ist für diese Aufgabe nicht geeignet, da die Kapazität des Flugverkehrs für

diese Herausforderung nicht ausreicht. Erhöhte Gefahren für die menschliche Gesundheit entstehen zudem infolge überproportionaler Schädigung der Ozonschicht durch die Immissionen in höheren Luftschichten (UV-Strahlung, Krebsrisiko etc.).



Der schnelle Rad-Schiene-Verkehr – ICE, TGV etc. – ist nicht nur zu langsam für eine den Herausforderungen des globalen Wettbewerbs genügende kontinentale Verbindung der europäischen Wirtschaftsregionen. Er verhindert auch einen marktfähigen Rad-Schiene-Güterverkehr und führt oftmals zu Zugausfällen beim Personen-Regionalverkehr der Bahn, da er bei den nachrangigen Zügen weitaus mehr „Fahrstraßen“ blockiert als die schnellen Züge selbst benötigen.

Am Verhältnis von Kosten und Effizienz zeigt sich, daß die Magnetschnellbahn – „Eisenbahn, Neue Technologie“ – als einziges der hier bekannten Verkehrsmittel die Herausforderungen meistern kann: Die Kosten für Betrieb und Instandhaltung einer zweisepurigen Strecke konventioneller Eisenbahntechnologie plus einer zweisepurigen Magnetschnellbahn sind zusammen niedriger als die Betriebs- und Instandhaltungskosten einer zweisepurigen Hochgeschwindigkeits-Strecke des Rad-Schiene-Systems allein.

Vorarbeiten für den Einsatz der Magnetschnellbahn wurden bereits geleistet. Beispielsweise gibt es schon die mit öffentlichen Mitteln der Europäischen Union unterstützte Studie Kessel und Partner, Freiburg i.Br., für eine *Transrapid*[®]-Verbindung Thessaloniki – Berlin sowie für eine *Transrapid*[®]-Strecke Berlin – Warschau – Moskau.

Die Beförderungsleistung einer Magnetschnellbahnlinie ist konkurrenzlos – die Kapazität je Doppelspur-Fahrweg liegt rechnerisch bei 500.000 Personen/Tag.

Menschen und Märkte, Kapital und Arbeit gelangen zueinander, die Mobilität per Magnetschnellbahn schafft Arbeitsplätze, Wohlstand und Geldwertstabilität.

Nur durch die Nutzung des „harten Standortfaktors“ Verkehrsinfrastruktur haben die Staaten des EURO-Verbundes eine Chance, den Erfordernissen dieses Systems in dem sich neu formierenden globalen Gleichgewicht mit wettbewerbsfähiger Wertschöpfung gerecht zu werden.

Wie zuvor dargelegt, ist die Magnetschnellbahn hierzu unbedingt erforderlich.

Erste Magnetschnellbahn-Projekte im Europäischen Wirtschaftsraum kündigen sich bereits an. Insgesamt zeichnet sich – in EURO gerechnet – für die kommenden Jahrzehnte hier ein Projektvolumen in mindestens dreistelliger Milliardenhöhe ab.

Um dieses Projektvolumen wunschgemäß mit der in Deutschland entwickelten Transrapid®-Technologie zu verwirklichen, sind alle Beteiligten auf einen Weiterbetrieb der Transrapid Versuchsanlage Emsland TVE angewiesen, weil nur dort die technische Erprobung und Abnahme der künftigen Bauteile und Fahrzeuge gegenwärtig in Europa möglich ist. Dieser „Magnetschnellbahn-TÜV“ ist daher die Voraussetzung für eine Realisierung der Projekte.

Außerbetriebsetzung und Neubau des „Magnetschnellbahn-TÜV“ würden für alle vorbereiteten Magnetschnellbahnprojekte einschließlich einer Anpassung und Weiterentwicklung der Technologie mit einem Zeitverzug von mindestens fünf Jahren einhergehen und volkswirtschaftliche Nachteile in dreistelliger Milliardenhöhe zur Folge haben – gerechnet wird hier mit mehr als fünf Milliarden EURO Schadenssumme je Monat, also mit insgesamt mehr als dreihundert Milliarden EURO volkswirtschaftlichem Schaden. Für die beteiligten Firmen können in diesem Falle Schadenersatzforderungen in insgesamt zweistelliger Milliardenhöhe (EURO) nicht ausgeschlossen werden.

Die EoroRapid-Gruppe beispielsweise befürchtet einen Schaden durch TVE-„Rückbau“ in mindestens dreistelliger Millionenhöhe.

Demgegenüber fallen die Kosten für den TVE-Betrieb kaum ins Gewicht. Sie könnten zudem durch einen entsprechenden Besucherbetrieb auf der Teststrecke wieder eingefahren werden, so daß alle Kosten gedeckt wären und noch ein maßvoller Überschuß erwirtschaftet werden könnte.

Daher ist der Erhalt und Weiterbetrieb der Transrapid Versuchsanlage Emsland TVE *alternativlos*.

Bereits die Vorarbeiten zum Magnetschnellbahnbau sind im Nahen Osten als ein wichtiger Friedensfaktor anzusehen. Gelder, die sonst für Waffen ausgegeben würden, stehen vor einer Umwidmung für friedliche Infrastruktur-Investitionen.

Darin liegt die gegenwärtige Herausforderung; denn sie bedeutet menschliche Zukunft.

Allen weiterhin ein gesegnetes frohes, glückliches, gesundes und erfolgreiches Jahr 2012 wünscht



(Friedrich Wilhelm Merck)
– Vorsitzender der GFM –

Rechenschaftsbericht über die Arbeit des Vorstandes der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. vom 06.07.2008 bis 17.12.2011

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

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

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

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

Nunmehr ist die Gründung einer Magnetschnellbahn-Bau und -Betriebsgesellschaft unter erforderlichlich.

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

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

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

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

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

Ab 04.02.2009 wurde die Einholung von Interessenbekundungen für Magnetbahnlinien vorbereitet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Am 20.07.2009 fand Redaktionskonferenz in Hamburg betreffend Türkei statt.

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

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

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

Am 16.08.2009 waren schematische Linienübersichten fürs Internet fertiggestellt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

02.12.2009 Fortführung der Erörterungen zum Orient-Projekt im kleinen Kreis.

04.12.2009 Polen-Projekt: Bericht über ½ Std. Vortrag vor der polnischen Vertretung (Berlin) zur volkswirtschaftlichen und globalen Bedeutung der Magnetschnellbahn.

Ab 19./27.12.2009 Organisatorische und gesellschaftliche Neuaufstellung für das Orient-Projekt.

Ab 07./09.01.2010 erfolgten intensivierete Vorbereitungen zur praktischen Projektverwirklichung mit Schwerpunkt Orientprojekt.

Ab 10.01.2010 wurde das GFM-Jahresheft erstellt.

06.02.2010 Strukturbesprechung zu weiterer Projektverfolgung

12.02.2010 Indoor-Training bei der Swiss Railway Engineering SRE / SwissRapide AG, Zürich.

20.02.2010 Kiekeberg-Treffen zur Vermittlung der Ergebnisse aus der Schweiz.

24.02.2010 Weitere Teamkonferenz in Geesthacht zum Sachstand bei der Systemindustrie.

25.02.2010 Mitteilung, daß die Schließung des Transrapid-Werkes Kassel bereits beschlossen ist. Vereinbarungen mit der Belegschaft sind für die nächsten sechs Wochen vorgesehen.

- Die Herstellung des TR08 mit IPS sei möglich.
- Kunden ziehen sich zurück, weil keine Anwendung hierzulande (D / EU) in Sicht sei.
- Weiteres Gespräch mit dem BMVBS sei vorgesehen.
- Die strategische Notwendigkeit für den Transrapid-Einsatz existiert.
→ Wirtschaftsgleichgewicht, Friedenssicherung
- Koalitionspolitisches Abwarten bis NRW-Wahl / Gefahr durch „Rot-Rot-Grün“ in NRW

- Auftrag für TR08 sollte vorgezogen werden, Finanzierung: „Besser jetzt mit 20 Mrd. € Innovations-Fonds als gleich mit „Desertec“ (480 Mrd. €) anfangen.

10./17./24.04.2010 Weitere Zusammenkünfte zur Projektverwirklichung auf dem Kiekeberg, in Geesthacht, in der Gaststätte „Parlament“ am Rathaus Hamburg, Reisevorbereitungen.

10./14./18.05.2010 Teamreise nach Ankara zur Verhandlung mit der TCDD.

Ab 18.05.2010 bis 24.12.2010 Durchführung der organisatorischen und gesellschaftlichen Neuaufstellung, am 24.12.2010 Eintragung der **EoroRapidTR AŞ** als Aktiengesellschaft türkischen Rechts in das Handelsregister von Antalya.

Die GFM hat hierzu die Ergebnisse ihrer gemeinnützigen Vorarbeit zur Verfügung gestellt.

Dazu wird auf den GFM-Grundsatzbeschuß laut Anlage 2 zum Protokoll der Hauptversammlung vom 24.03.2001 verwiesen; er lautet:

„Die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. [GFM] betreibt über einen Initiativkreis die Gründung einer Gesellschaft für Koordination, Bau und Betrieb von Magnetschnellbahnen.

Zu diesem Zwecke wird ein Gründungskollegium einberufen. Als Entsender von Mitgliedern des Kollegiums kommen in Betracht:

1. die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V.
2. die Handelskammer Hamburg
3. die Deutsche MagnetBahn – Initiative Aktiengesellschaft
4. der Bundesminister der Finanzen sowie die vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen berufene Verkehrs-Arbeitsgruppe („Task Force“), zur Vermeidung von Interessenkonflikten mit Ausnahme des Vorstandes der Deutschen Bahn AG
5. eine Konsortialbank der künftigen Gesellschaft
6. das Magnetschnellbahn-Projekt Amsterdam – Groningen
7. das Magnetschnellbahn-Projekt Groningen – Leer – Oldenburg – Bremen – Hamburg im Einvernehmen mit der niedersächsischen Landesregierung
8. das Magnetschnellbahn-Projekt München – Flughafen
9. das Metrorapid-Projekt
10. die Transrapid International GmbH & Co. KG
11. die Firma Siemens
12. die Firma Thyssen-Krupp
13. der Adtrans-Bereich Magnetschnellbahn oder von dessen Rechtsnachfolger
14. andere Konstrukteure, Hersteller und Vertreiber von Magnetschnellbahn-Komponenten sowie bestehende Magnetschnellbahn-Betreiber- und Betriebsgesellschaften etc.
15. der Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure (VDEI) e.V.
16. der Verein Deutscher Ingenieure (VDI) e.V.
17. der VDE Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e.V.
18. andere Körperschaften, Ministerien, Behörden, wissenschaftliche Institute etc., Firmen, Gesellschaften, Finanzmassen, Banken, Stiftungen, Arbeitsgruppen sowie Einzelpersonen, welche als Investoren oder auf andere Weise nachhaltig bei der Gründung der Magnetschnellbahn-Betriebsgesellschaft mitmachen wollen und können

Als korrespondierende Mitglieder kommen in Betracht:

- die Bau- und Betriebsgesellschaft der Strecke Shanghai – Flughafen
- Wirtschaftsinstitute, Ingenieurbüros etc., welche sich an Berechnungen und anderen Arbeiten für die Vorbereitung, den Bau und den Betrieb von Magnetschnellbahnen beteiligen
- die Deutsche Lufthansa AG
- die Deutsche Bahn AG
- die Deutsche Post AG
- die Deutsche Telekom AG
- die Vertretung(en) des Speditionsgewerbes
- die Gewerkschaft TransNet (GdED)
- die fachspezifische Vertretung der Verdi-Gewerkschaft
- der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) e.V. und andere Verkehrsclubs
- Förder-, Umwelt- und Landschaftsverbände etc., besonders aus den betroffenen Regionen
- staatliche, regionale sowie kommunale Gebietskörperschaften

- andere Körperschaften, Ministerien, Behörden, wissenschaftliche Institute etc., Firmen, Gesellschaften, Finanzmassen, Banken, Stiftungen, Arbeitsgruppen sowie Einzelpersonen, welche an dem Betrieb einer Magnetschnellbahn ein nachhaltiges Interesse oder Betroffenheit geltend machen oder einbringen wollen

Die GFM setzt sich zunächst mit denjenigen Partnern ins Benehmen, die bereits heute die Gründungsinitiative verfolgen. Es ist vorgesehen, daß sie den Initiativkreis des Kollegiums bilden, die übrigen Mitglieder schrittweise mit einbeziehen, die Arbeit des Kollegiums organisatorisch und materiell konsolidieren und sodann die weiteren Mitglieder konsultieren, sie entsprechend dem von ihnen bekundeten Interesse und Engagement in die weitere Arbeit einbeziehen und sie demgemäß über den Stand der Arbeiten auf dem Laufenden halten.

- I. Aufgabe der Gesellschaft für die Koordination, den Bau und den Betrieb von Magnetschnellbahnen ist es, auf einer soliden materiellen, planerischen und normativen Grundlage als Regiebetrieb für Magnetschnellbahnen einen wirtschaftlichen Ertrag zu erzielen.
- II. Die Gesellschaft achtet bei der Koordination, beim Bau und beim Betrieb der Magnetschnellbahnen insbesondere darauf,
 3. daß die Betriebs- und Fahrwegennormen für alle Strecken die Fahrt aller zugelassenen Transrapid-Standardfahrzeuge auf den Magnetbahntrassen gestatten die Strecken als Teil eines durchgehenden Magnetschnellbahn-Verkehrsnetzes betrieben sowie zu einem solchen Netz verbunden und zusammengefügt werden können,
 4. daß die Funktionalität und die Fernverkehrsoption des Hochgeschwindigkeits-Verkehrsmittels bei allen Magnetschnellbahnstrecken gewahrt bleiben (keine retardierenden Strecken, Abschnitte oder Teilstücke etc.),
 5. daß eine gerechte Teilung und Umlage der Fahrwege-, Bau- und Betriebskosten nach den ökonomischen, ökologischen, volks- und betriebswirtschaftlichen Vorteilen erfolgt und strebt an, daß sowohl der Fiskus nach dem für ihn entsprechend den allgemeinen volkswirtschaftlichen Formeln zu erwartenden Mehrertrag in einer angemessenen Höhe oberhalb der allgemeinen Steuerquote an den Kosten beteiligt ist als auch die Nutzer nach den ihnen gebotenen Leistungen durch das zu entrichtende Entgelt einen wirtschaftlichen Ertrag des Magnetschnellbahn-Betriebs gewährleisten,
 6. daß alle Teilhaber und Partner in gerechter Weise am Ertrag des Unternehmens beteiligt sind,
 7. daß der Magnetschnellbahn-Bau in wirtschaftlich sinnvollen Netzlängen und Betriebsensembles erfolgt, der Betrieb wirtschaftlich geführt sowie die Leistungsfähigkeit der Magnetschnellbahn marktgerecht angeboten und mit Ertrag vermarktet wird,
 8. daß Streckenführung, Betrieb, Ökologie und Wirtschaftlichkeit regionalen und überregionalen Anforderungen und Bedürfnissen nach einem intermodal optimierten Netzwerkmodell unter Einbeziehung der anderen Verkehrsträger und der betreffenden Schnittstellen Rechnung tragen,
 9. daß Tarife und Entgelte übersichtlich, wettbewerbsfähig sowie überregional und intermodal abgestimmt sind („One-Shop-System“ etc.),
 10. daß der Bau von Magnetschnellbahnstrecken zügig vorangetrieben wird, die Möglichkeiten der Magnetschnellbahn selbst schrittweise weiter ausgebaut und ihre Technik, ihre Betriebselemente sowie Streckenführung, Bau und Betrieb fortlaufend weiter optimiert werden.
- III. Es ist Aufgabe der Gesellschaft, in wirksamer Weise – insbesondere durch eine erfolgsorientierte Einführungswerbung – für eine dem technischen Stand, den ökologischen Vorteilen und der ökonomischen Leistungsfähigkeit entsprechende Akzeptanz in der Bevölkerung sowie bei potentiellen Kunden und Partnern zu werben.
- IV. Für den künftigen Bau und Betrieb von Transrapid-Strecken gilt:
 1. Vorliegende und künftige Gutachten und Berechnungen etc. werden als Informationsbasis in einem Pool zusammengefaßt.
 2. Bei der Beurteilung neuer Strecken kann sodann mit einer überschlägigen Berechnung eine schnelle erste Einschätzung der Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit etc. erfolgen.
 3. Es wird angestrebt, daß anschließende Detailstudien durch die bereits ermittelten Standards und standardisierte Bewertungsverfahren dann so weit beschleunigt werden, daß unter Beachtung der zu I. und II. aufgeführten Kriterien innerhalb eines Vierteljahres die Grundsatzentscheidung über den Streckenbau getroffen wird und nach einem zügigen und normierten Genehmigungsverfahren dann alsbald mit dem Bau begonnen werden kann.
 4. Ein Zeitraum von nicht mehr als drei Jahren bis zur Betriebsaufnahme ist das Ziel.“

Dieser Beschluß ist als Anregung im Sine der GFM-Satzung ohne wirtschaftliche Beteiligung der GFM zu verstehen.

Mit der Gründung der **EoroRapidTR AŞ** hat das GFM-Mitglied Herr Ertan Develik ein Schlüsselement zur Verwirklichung des Transrapid®-Projektes in Antalya konstituiert.

Die GFM leistet ihren allgemeinen Beitrag zu Transrapid®-Projekten mit der wissenschaftlichen Begleitung, fachlichen Vernetzung sowie durch die uneigennützigere Bereitstellung und Vermittlung von Streckenentwürfen und Arbeitsgrundlagen und hat dies im Rahmen ihrer satzungsmäßigen Möglichkeiten auch bei der Vorbereitung des in der Türkei geplanten Projekts getan.

Im übrigen behält die GFM die allgemeine Entwicklung im Blick und legt hier insbesondere Wert auf die Sicherung der erreichten Standards sowie den Einsatz und die weitere Entwicklung der Magnetschnellbahntechnologie. Ein Kern dieser Bestrebungen war und ist die Erhaltung der Transrapid Versuchsanlage Emsland [TVE]. In gemeinsamer Anstrengung mit den politisch Verantwortlichen konnte die Finanzierung schließlich bis Ende 2011 erreicht werden. Aber gerade ab 2012 wird die TVE zunehmend als „Magnetschnellbahn-TÜV“ in Anspruch genommen werden – hier besteht jetzt dringender Handlungsbedarf zur Implementierung eines geeigneten Betreibermodells.

Ab 2011 begann die GFM zusätzlich, die Magnetschnellbahntechnologie antizyklisch zur negativen Entwicklung auf dem Finanzsektor und als Komplement zu den monetären Rettungsmaßnahmen in den politischen Prozeß einzuführen.

Hierbei kam insbesondere aus Baden-Württemberg in schriftlicher Form die grundsätzliche Zustimmung des Baden-Württembergischen Landesverkehrsministers persönlich zu einer Position der Magnetschnellbahntechnologie im künftigen „Verkehrsmix“, die er als „interessant“ bezeichnete.

Die Vielzahl der Zusammenkünfte, an denen im Berichtszeitraum GFM-Mitglieder beteiligt waren, soll hier nicht einzeln aufgeführt werden. Hierzu wird auf den mündlichen Vortrag verwiesen.

Die künftige Wertschöpfung im europäischen Wirtschaftsraum bedarf dringend der Magnetbahntechnologie. Hierzu ist ein GFM-Projekt „**Masterplan Erneuerung der Verkehrs-Infrastruktur**“ in Vorbereitung.

Gegeben zu Rosengarten am 17.12.2011

Friedrich Wilhelm Merck

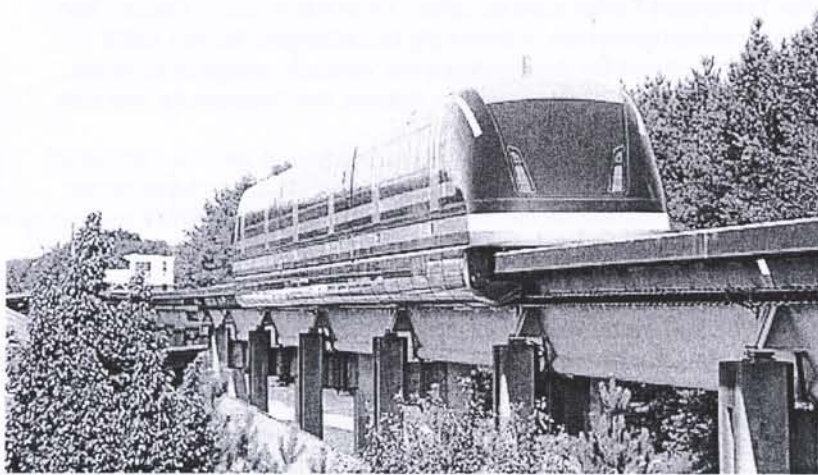
– GFM-Vorsitzender –

Transrapid: Hoffnung für Teststrecke

VON EDGAR BEHRENDT

6. Januar 2011

Die Betreibergesellschaft und der Landkreis Emsland haben ein Konzept für den Weiterbetrieb entwickelt - auch wenn der Bund angekündigt hat, sich aus der Finanzierung zurückzuziehen. Trotzdem bangen fast 50 Mitarbeiter um ihre Jobs.



Der Transrapid auf der Teststrecke in Lathen.

Bild: Archiv

Emsland - Die Zukunft der Teststrecke der Magnetschwebbahn Transrapid in Lathen (Emsland) ist weiterhin ungewiss, doch es gibt neue Hoffnung: Die Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft (IABG) und der Landkreis Emsland haben ein neues Konzept erarbeitet, mit dem es auf der Teststrecke in Lathen erst mal weitergehen könnte.

Weiterführende Links

- [Steuerzahlerbund kritisiert Transrapid-Strecke \(2. November 2010\)](#)
- [Transrapid: Türkei ist interessiert \(28. Mai 2010\)](#)
- [Ramsauer kommt nach Lathen \(30. März 2010\)](#)
- [Brasilianer kamen nicht zur Teststrecke \(28. September 2009\)](#)

Dennoch bangen fast 50 Mitarbeiter um ihre Jobs. Ihr Arbeitgeber, die IABG, hat schon vor Wochen einen Antrag auf Massentlassung bei der Agentur für Arbeit in Leer gestellt - eine vorsorgliche Maßnahme, wenn Kündigungen anstehen könnten. Hintergrund ist, dass der Bund mitteilte, sich aus der Finanzierung der Transrapid-Versuchsanlage Emsland zurückzuziehen.

Schwebt der Transrapid bald auf Teneriffa?



Der Transrapid TR09 sollte eigentlich den Münchener Flughafen mit der Innenstadt verbinden.

Bekommt der Transrapid noch eine Chance? Das ehemalige Prestigeobjekt des zukunftsweisenden Personenverkehrs ist längst zum teuren Ladenhüter geworden. Nachdem die Vision für eine Flughafenanbindung in München geplatzt ist, die Chinesen offenbar eine eigene Magnetschwebbahn entwickelt haben und auch der brasilianische Transrapid zur Fußball-WM 2014 nur noch geringe Realisierungschancen hat, könnte das wohl teuerste Verkehrsprojekt des Emslandes nun auf die Kanaren

exportiert werden. Die spanische Insel Teneriffa hat offenbar großes Interesse am Bau der Magnet-Schwebbahn. Geplant sind zwei jeweils 80 Kilometer lange Strecken, die von der Inselhauptstadt Santa Cruz in den Norden und Süden der Insel führen sollen.

Optimale Lösung für die Kanareninsel

Teneriffas Inselpräsident Ricardo Melchior Navarro zeigte sich überzeugt von den Vorteilen

eines Transrapid-Einsatzes auf der Kanaren-Insel. Der Transrapid sei die schnellstmögliche Verbindung vom Norden und Süden der Insel in die Hauptstadt Santa Cruz. Zudem benötige der Transrapid wenig Raum und könne Steigungen von bis zu zehn Prozent problemlos bewältigen. Kein unerhebliches Argument auf der bergigen Insel. Eine Eisenbahn gibt es dort nicht. Der öffentliche Personenverkehr wird über Linienbusse, die sogenannten "Guaguas", abgewickelt. Und die stehen während des Berufsverkehrs nur allzu häufig im Stau. Ein weiteres Argument für die Magnetschwebebahn aus dem Emsland.

Wohl kein Transrapid in Brasilien

Zuletzt war in Brasilien der Bau einer Transrapid-Strecke im Gespräch. Zur Fußball-Weltmeisterschaft 2014 sollte die Magnetschwebebahn die Städte São Paulo und Campinas verbinden. Zunächst hieß es, der Regierungswechsel habe die Realisierung in dem südamerikanischen Land verzögert. Mittlerweile hat der Fußballweltverband FIFA São Paulo aus Sicherheitsgründen von der Liste der Spielorte gestrichen. Der Bau der geplanten Transrapid-Strecke in Brasilien ist dadurch quasi hinfällig geworden.

Teneriffa will den Transrapid

Inselpräsident plant zwei 80 Kilometer lange Strecken auf der Vulkaninsel.

Von Oliver Vogt

Lübeck/Santa Cruz – Fahrt der Transrapid bald auch auf den Kanarischen Inseln? Teneriffas Inselpräsident Ricardo Melchior Navarro hat nach Medienberichten offenbar konkretes Interesse am deutschen High-Tech-Ladenhüter, der sich bisher lediglich auf einer 30 Kilometer langen Strecke in Shanghai im Fahrgast-Betrieb befindet. Auf der Kanaren-Insel Teneriffa sollen nun offenbar zwei rund 80 Kilometer lange Strecken die Hauptstadt Santa Cruz de Tenerife mit dem Norden und Süden der Insel verbinden.

„Wie es aussieht, ist das ein realistisches Projekt“, sagte Prof. Johann Kluehspies, Präsident des Internationalen Magnetbahnforums, den Lübecker Nachrichten. Denn bisher laufe der öffentliche Nahverkehr auf der größten der kanarischen Inseln lediglich über Busse, die Bevölkerung wünscht sich seit langem ein schnelleres und effizienteres Nahverkehrssystem. Eine Machbarkeitsstudie, deren Ergebnisse Ende März veröffentlicht werden sollen, spricht sich offenbar für die Magnetbahn aus Deutschland aus. Grund sei die spezielle Topografie der Insel, die von dem 3700 Kilometer hohen Vulkan Pico del Teide dominiert wird. „Ein herkömmlicher Zug kann diese Steigungen kaum bewältigen, und Tunnel wären unerschwinglich teuer – 50 Millionen Euro für den Kilometer“, erläutert Kluehspies. Der Transrapid könne die Steigungen dagegen „locker nehmen“, zudem würden 80 Prozent der Investitionskosten eingespart, die für den Bau von Tunneln nötig wären.

Die Frage ist allerdings, für welches Modell sich die Insel-Regierung entscheiden wird. Denn Deutschland ist nicht mehr der einzige Anbieter der Technologie: Der japanische Magnetzug MLX01, der zurzeit im Testbetrieb in Yamashi läuft, stellte 2003 den Ge-



Wie auf unserer Montage könnte es bald auf Teneriffa aussehen. Wegen des schwierigen Geländes auf der vom Vulkan Pico del Teide dominierten Insel gilt der Transrapid als perfektes Verkehrssystem. Montage: F. Luthé

schwindigkeitsrekord von 581 Stundenkilometern auf. Die neueste Baureihe des Transrapid schafft lediglich 505 Stundenkilometer. Dennoch: „Wir glauben, der Transrapid ist das öffentliche Verkehrsmittel, das sich für unsere Insel am besten eignet“, sagte Inselpräsident Ricardo Melchior dem ARD-Morgenmagazin. Angesichts

der Bedeutung von deutschen Touristen für die Insel ist jedoch anzunehmen, dass das Pendel eher zugunsten der Magnetschwebebahn made in Germany ausschlagen wird. Zudem soll die spanische Zentralregierung in Madrid bereits im Oktober 2010 drei Milliarden Euro für das Verkehrsprojekt auf Teneriffa zugesagt haben.

Das Bauunternehmen Max Bögl, das die Akquise neuer Transrapid-Aufträge für die Siemens AG und die ThyssenKrupp Technologies übernimmt, hielt sich über den Teneriffa-Auftrag gegenüber den LN noch bedeckt, verwies auf die Machbarkeitsstudie, deren Ergebnisse in Kürze vorliegen sollen. Man erwarte danach die Entscheidung des Inselpräsidenten, so Sprecherin Rebekka Forchheimer.

Für den Transrapid wäre das Teneriffa-Projekt ein dringend benötigter Erfolg, zumal die Versuchsanlage im Emsland Ende des Jahres stillgelegt werden soll. Eine weitere Chance für den Magnetzug tut sich in Brasilien auf: Bis April 2011 läuft eine Ausschreibung für eine 520 Kilometer lange Verbindung von Rio de Janeiro nach Campinas.

Lübecker Nachrichten 11.03.2011

In Deutschland nie in den Regelbetrieb gegangen

Obwohl in Deutschland entwickelt, hat es die Magnetschwebebahn Transrapid in der Bundesrepublik nie in den Regelbetrieb geschafft. Eine Verbindung zwischen Hamburg und Berlin wurde 1992 zwar in den Verkehrsweplan aufgenommen, das Projekt wurde wegen der zu geringen Wirtschaftlich-

keit aber 2000 eingestellt. Derzeit läuft der Transrapid nur auf einer 31,5 Kilometer langen Teststrecke im Emsland. Dort ereignete sich am 22. September 2006 ein tragischer Unfall, als ein Transrapid der Baureihe 08 mit einem Werkstattwagen kollidierte. 23 Menschen starben.

Prof. Mnich plant Transrapid auf Teneriffa



Technische Universität Berlin

Technische Universität Berlin
Fakultät Verkehrs- und
Maschinensysteme

Donnerstag, 27. Januar 2011

© Planungsgemeinschaft Maglev Tenerife (IBV/IFB)

Bislang ist die in Deutschland entwickelte Magnetschwebbahn Transrapid nur in Shanghai im Einsatz. Das könnte sich bald ändern. Der Präsident Teneriffas hat eine Machbarkeitsstudie zur Magnetschwebbahn in Auftrag gegeben. An dieser Studie, die im Frühjahr vorgelegt werden soll, ist Prof. Peter Mnich beteiligt, Geschäftsführer der "Institut für Bahntechnik GmbH" und Leiter des Fachgebiets "Betriebssysteme elektrischer Bahnen" an der Fakultät V. Partner in der Planungsgemeinschaft „Maglev Tenerife“ ist das Ingenieurbüro Vössing Düsseldorf.

Prof. Mnich sieht insbesondere im bergigen Gelände Teneriffas einige Vorteile der Magnetschwebetechnik gegenüber herkömmlichen Eisenbahnen: Konventionelle Züge können die Berge nicht hochfahren (Steigungen max. 4 Prozent), für sie müssen teure Tunnel gebaut werden. Für den Transrapid ist es hingegen kein Problem, Steigungen bis zu 10 Prozent zu überwinden.

Der Transrapid soll den Norden der Insel mit dem Süden verbinden. Die Fahrzeit zwischen Santa Cruz und dem 80 Kilometer entfernten Las Américas verkürzt sich von rund zwei Stunden mit dem Auto auf etwa 34 Minuten bei Halt an allen Stationen. Eine Expressfahrt etwa 24 Minuten. Eine Verbindung der beiden Flughäfen Nord und Süd ist inbegriffen. Insgesamt soll der Transrapid dreizehn Stationen auf der etwa 120 Kilometer Strecke anfahren. Die Kosten des Projekts werden auf rund drei Milliarden Euro geschätzt.

Teneriffa ist von der Fläche etwa 2,3 -fach der Fläche Berlins. Die Einwohnerzahl liegt bei etwa 1 Mio. Die Anzahl der Touristen liegt bei etwa 5 Mio. pro Jahr. Die Autodichte liegt bei etwa 800 Pkw auf 1000 Einwohner (Berlin etwa 450). Teneriffa hat eine neue Autobahn und seit 2007/09 zwei moderne Straßenbahnlinien von insgesamt etwa 16 km Gesamtlänge. Im Vergleich dazu hat Berlin 22 Linien von etwa 190 km Straßenbahnstrecken. Dazu kommen noch 145 km U-Bahn und 322 km S-Bahn-Strecken. Die erste Eisenbahnstudie auf Teneriffa stammt aus dem Jahr 1889.

Neben seiner Lehrtätigkeit an der TU Berlin ist Prof. Mnich Gastprofessor an der TU Nanjing (Nanjing University of Science and Technology, NJUST), und nimmt Lehraufgaben am China-sisch-Deutschem Hochschulkolleg (CDHK) und an der der Tongji Universität Shanghai wahr. Er arbeitet an diversen

Berliner planen Transrapid auf Teneriffa



So würde die Magnetbahn auf Teneriffa aussehen.
(Foto: Planungsgemeinschaft Maglev Tenerife)

Kein verspäteter Aprilscherz. Der Berliner CDU-Abgeordneter im Europäischen Parlament und Mitglied im Verkehrsausschuss, Joachim Zeller, hat sich die Idee auf der Insel gerade vom Insel-Präsidenten Riccardo Melchior erklären lassen. Geplant wird das ganze von einem Berliner Ingenieurbüro und der TU Berlin. European Circle-Korrespondent Peter Brinkmann hat sich die Machbarkeitsstudie angesehen.

Brief an die Kanzlerin

Teneriffa ist eine Vulkaninsel, Steigungen von mehr als 4 Prozent sind keine Seltenheit. Eisenbahnen brauchen also viele Tunnel, um die Insel zu durchqueren. Von der 120 Kilometer langen geplanten Strecke wären 41

Kilometer Tunnel. Aber wer will schon auf der Insel im Tunnel fahren? Die Touristen wollen was sehen. Und deswegen haben die Zugplaner Strecken mit vielen Brücken eingebaut. Das aber kostet enorm viel Geld. Der Ausweg kam dem Präsidenten der Insel, Riccardo Melchior Avarro, bei einer Diskussion in Berlin während der ITB. Melchior traf sich mit dem Musik Manager Mario Hempel (dieser organisiert das Open Air Classic Festival auf dem Gendarmenmarkt) und dem Berliner CDU-Abgeordneten im EU-Parlament, Joachim Zeller. Zeller ist nicht nur im Verkehrsausschuss des Parlaments, sondern auch im Regionalausschuss, der für die europäischen Inseln zuständig ist. Hempel sagte uns: "Im Gespräch kam uns die Idee mit dem Transrapid. Dann haben wir Kontakt mit dem Konstrukteur, Prof. Bögel aufgenommen und mit Siemens, die den Zug bauen. Seit Frühjahr 2010 hat das Unternehmen Bögl die Federführung in der Akquisitionsarbeit für den Transrapid übernommen. Und binnen eines Jahres entwickelte sich die Idee zum Konzept. Auf der ITB 2011, also vor einigen Wochen, haben wir in Berlin dann einen EU-Lunch gemacht und viele Freunde der Insel eingeladen. Und einen Brief an die Kanzlerin geschrieben."

Warum Transrapid?

Und so steht nun der Zug unter Dampf... Die Lösung heißt Transrapid. Denn für den Transrapid sind auch höhere Steigungen bis 12 Prozent kein Problem.

Die Techniker und Eisenbahnexperten klärten den Insel-Präsidenten schnell über die Vorteile der Magnetschnellbahn auf. Kurz zusammengefasst sind das: Geringer Flächenbedarf, günstiger Energieverbrauch, geringe Lautstärke, zudem kurze Fahrtzeiten, günstige Kosten und Zuverlässigkeit. Der Transrapid in Schanghai ist noch nie ausgefallen und liegt mit einer Zuverlässigkeitsquote bei allen Schienensystemen in der Welt mit 99 % weit an der Spitze. Und der Zug brauchte wenig Bauzeit. Die meisten Teile sind alle schon vorproduziert. Nichts muss am Zug selbst neu konstruiert werden. Und was den Präsidenten am meisten freuen dürfte – die Berechnungen gehen von einer hohen Attraktivität für Touristen aus. Plus 12 Prozent mehr als jetzt. Wenn das kein Argument ist?

Die Insel

Teneriffa ist 2000 qkm groß mit knapp einer Million Einwohner. In der Saison kommen ca. 5 Millionen Touristen. Teneriffa hat zwei Flughäfen (Norden und Süden), die etwa 65 km voneinander entfernt sind. Was fehlt ist also eine moderne und attraktive Bahnverbindung zwischen Nord- und Süd.

Große Attraktivität

Teneriffa ist schon heute technologietouristisch vielen Ländern voraus. 20 Prozent des benötigten Stroms wird aus Windenergieanlagen und der Sonne gewonnen. Das erste Co2 freie Dorf wurde von Präsident Melchior auf der Insel gebaut.

Zukunftsvision

Schon seit Jahrzehnten tüfteln die Macher auf der Insel an Eisenbahnprojekten. Die erste dokumentierte Studie stammt aus dem Jahre 1889. Nach Gesprächen der deutschen Bau- und Systemindustrie im Jahre 2010 mit dem Insel-Präsidenten, Herrn Ricardo Melchior Navarro, wurde im November 2010 die Planungsgemeinschaft Maglev Tenerife (PMT) gegründet, um eine "Machbarkeitsstudie" zu erarbeiten. An dieser Studie, die im Frühjahr vorgelegt werden soll, ist Prof. Peter Mnich beteiligt, Geschäftsführer der Berliner "Institut für Bahntechnik GmbH" und Leiter des Fachgebiets "Betriebsysteme elektrischer Bahnen" an der Fakultät V der TU Berlin. Partner in der Planungsgemeinschaft „Maglev Tenerife“ ist das Ingenieurbüro Vössing Düsseldorf. Seit Februar 2011 wird nun gedacht, gezeichnet und gerechnet.



Das geplante Streckennetz (Foto: Planungsgemeinschaft Maglev Tenerife)

Maglev Tenerife

Bei der Machbarkeitsstudie Maglev Tenerife (Phase I) handelt es sich um weiterführende und ergänzende Untersuchungen zu den noch laufenden Studien für den Einsatz der Eisenbahn-Technik auf einer nördlichen Trasse von etwa 40 km und auf einer nach Süden verlaufenden Trasse von etwa 80 km Länge auf Teneriffa. Beide Streckenuntersuchungen für die Eisenbahn weisen einen unterschiedlichen Planungsstand auf und sind bisher weitgehend als getrennte Streckenuntersuchungen von INECO bearbeitet worden. Die wesentliche Vorgabe ist dabei, dass sich die ermittelten Investitionskosten für die Gesamtstrecke einer Vorzugsvariante in der Größenordnung von etwa 3 Mrd. EUR belastbar nachweisen lassen. Dieses Ziel soll im Wesentlichen durch eine deutliche Reduzierung der Tunnelanteile und eine stärkere Bündelung der Trasse mit der Autobahn, wo zweckmäßig durch Nutzung des Mittelstreifen und Minimierung des gesamten Trassenflächenbedarfes unter Ausnutzung der systemspezifischen Trassierungsparameter der Magnetschnellbahn Transrapid, erreicht werden.

So soll es aussehen

Die Magnetschnellbahn Transrapid stellt eine umweltfreundliche, schnelle und leistungsfähige Verbindung von etwa 120 km Länge mit insgesamt 13 Stationen dar; je fünf Zwischenstationen auf der Nord- und Süd-Strecke und drei Endstationen in Los Realejos (Ende der Nordstrecke), in Las Americas (Costa Adeje, Ende der Südstrecke) und in der Hauptstadt Santa Cruz. Diese Strecke verbindet alle wichtigen Zentren auf der Insel, insbesondere den Norden mit dem Süden und beide Inselteile mit der Hauptstadt Santa Cruz sowie die beiden für die Insel lebenswichtigen Flughäfen. Diese Strecke soll ein integraler Bestandteil des Öffentlichen Verkehrs auf der Insel (derzeit nur Bus und Tram) werden und wird in den Gesamtverkehrsplan der Insel eingebunden.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf 3 Milliarden Euro

Pro Jahr sollen dann bis maximal 18,9 Mio. Personen befördert werden. Im Regelbetrieb wird auf der Südstrecke eine betriebliche Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h und auf der Nordstrecke 230 km/h gefahren. Da auf der Südstrecke sich ein Stationsabschnitt von etwa 40 km Streckenlänge befindet, ist eine Demonstrationsgeschwindigkeit von mindestens 400 km/h möglich. Kosten für Streckenbau, Züge, Bahnstationen alles zusammen werden auf 3,109 Mrd. Euro geschätzt.

"Teneriffa drängt auf den Bau der Magnetschwebbahn Transrapid", sagte nach einem Besuch der Insel der Europa-Abgeordnete Joachim Zeller. "Zur Lösung der Verkehrsaufgabe auf Teneriffa gibt es zu einem modernen und umweltfreundlichen Bahnsystem Transrapid keine Alternative", sagte Melchior zu den Politikern. "Die kleine Insel vor der afrikanischen Küste ist Vorreiter in Sachen Innovation und setzt seit Jahren auf erneuerbare Energien und eine nachhaltige Entwicklung", kommentierte Joachim Zeller (CDU). "Es handelt sich bei der Magnetschnellbahn Transrapid um eine zukunftsweisende Technik, von der sich einige bereits zu früh verabschiedet haben", so Zeller. "Der Transrapid wird das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts."

Geld aus Berlin

Ob Verkehrsminister Peter Ramsauer allerdings Geld auch für den Bau des Zuges in Teneriffa ausgeben will, ist bisher unsicher. Denn wenn der Transrapid in Teneriffa fahren würde, wäre dies eine ideale Vorzeigestrecke in Europa. Mario Hempel, der inzwischen als Berater für den Präsidenten Melchior engagiert ist, sagte uns: "Wir haben am 12. April 2011 einen Brief an Kanzlerin Angela Merkel und Verkehrsminister Peter Ramsauer geschrieben. Mal abwarten, wie die reagieren."

Ob Berlin überhaupt reagiert? Manche sagen ganz einfach: Das ist eine blöde Schwachsinns-idee. Andere aber meinen, dass es ganz prima wäre. Mal sehen, wann der Transrapid dann tatsächlich auf der Bahn ist. Für Deutschlands Bahnindustrie wäre es ja nicht schlecht.

Erfahrungsaustausch mit „Freedom of Mobility“



Ingenieure im Erfahrungsaustausch: Wouter van Gessel, Kees van Welsenis, Dr. Wulf Rumpel im Besucherzentrum der Transrapid-Versuchsanlage
(Foto: Dittmer)

Am 3. März 2011 kamen GFM-Mitglieder und Vertreter der niederländischen Stiftung „[Freedom of Mobility](#)“ (FroM) in Lathen zu einem Erfahrungsaustausch zusammen. Die gemeinnützige Stiftung, die ihren Sitz in Zaanstad-Zaandijk bei Amsterdam hat, wurde im Juni 2010 gegründet, um nachhaltige Mobilitätslösungen für die Niederlande zu entwickeln. Sie setzt auf den Einsatz der Magnetschnellbahn Transrapid, die bereits in der Vergangenheit als Verkehrsmittel vorgesehen war. Mit diesen Planungen hat sich die Stiftung konstruktiv auseinandergesetzt und Verbesserungsvorschläge erarbeitet. Eine Zusammenarbeit mit FroM wurde vereinbart. Der nachfolgende Text wurde uns von der Stiftung zur Verfügung gestellt.

Michael Dittmer

Einführung

Die gegenwärtige Mobilität wird stark durch das Auto dominiert. In unserer Gesellschaft finden immer mehr Leute Zugang zu einem Auto. Im Vergleich zum durchschnittlichen Einkommen ist das Auto immer erschwinglicher geworden, und es bietet Status und Freiheit.

Jedoch sind die Kehrseite all dieser Autos riesige Platz-, Verkehrs-, Umwelt- und Kraftstoffprobleme. Um alle diese Probleme zu lösen oder zu reduzieren, müssen wir zunächst betrachten, warum das Auto so populär geworden ist. Wir müssen alle Gründe untersuchen, warum Leute das Auto nehmen, und sie in eine Alternative umwandeln. Status, Freiheit der Beweglichkeit, keine Notwendigkeit, Zeitmanagement anzuwenden, Ihre eigene Bequemlichkeitszone habend, sind einige der Gründe, das Auto zu nehmen.

Die Stiftung Freedom of Mobility versucht, Alternativen zu diesen Gründen zu finden, einen besseren öffentlichen Personen-Verkehr zu schaffen. Nur dann kann man eine wirkliche Alternative zum Auto zur Verfügung stellen. In der Vision der Stiftung bilden die verschiedenen öffentlichen Transportsysteme ein kohärentes Gesamt-System - im Gegensatz zu den bestehenden isolierten Insellösungen mit ihren eigenen Interessen. Um lange Entfernungen zu überbrücken, sieht die Stiftung Einsatzmöglichkeiten für die Magnetschnellbahn.

Früher vorgeschlagene Magnetschnellbahn-Projekte in den Niederlanden

Obwohl die Stiftung Freedom of Mobility Magnetschnellbahn-Projekte unterstützt, steht sie auch sehr kritisch gegenüber den früher vorgeschlagenen Projekten in den Niederlanden gegenüber. In der Vergangenheit wurden zwei Pläne für die Niederlande präsentiert, die die Magnetschnellbahn einbeziehen: die ZuiderZeeLijn Verbindung (ZZL) und "Rondje Randstad" (Randstad Ring). Beide Routen wurden wegen der hohen Kosten und der Unerfahrenheit mit der ganzen neuen Technologie abgewiesen. Nach dem Studieren der vorgeschlagenen Pläne mußten wir feststellen, daß wir sie nicht sehr belastbar fanden.

Die ZZL

Die ZZL würde eine Verbindung zwischen dem Schiphol Flughafen, Amsterdam und Groningen sein. Später ergab sich ein getrennter Vorschlag für den Bereich zwischen Schiphol Flughafen und Lelystad, das Vorhaben OV-SAAL (SAAL-Korridor zwischen Schiphol, Amsterdam, Almere, und Lelystad). Wir identifizierten einige verpaßte Gelegenheiten in den Plänen:

- Schiphol wurde gut angebunden, aber es mangelte noch an einem Direktanschluß zum Eelde Flughafen (Groningen).
- Die Magnetschnellbahn würde keine Intercity-Linie ersetzen, sondern nur ein anderes isoliertes Transportsystem einführen. Das läuft auf die Beanspruchung zusätzlicher Bebauungsfläche hinaus. Die Niederländische Eisenbahnen AG (Nederlandse Spoorwegen, NS) betrachteten dieses Projekt als eine Konkurrenz zu ihren eigenen Intercity-Linien.
- Die Magnetschnellbahn-Linie würde nicht in ein größeres System eingebettet sein. Passagiere müßten Züge wechseln, besonders, wenn sie die Fahrt weiter in die Randstad fortsetzen wollen.
- Groningen ist nicht eine der leistungsfähigsten Regionen der Niederlande. Warum sollte man in ein teures Projekt investieren, wenn sich jeder zur Randstad bewegt? Man sieht eine Menge Provinzen, einschließlich Groningen, in Richtung Randstad abwandern.
- Die Stationen der Magnetschnellbahn würden größtenteils an die Autobahnen und nicht an die Hubs des öffentlichen Transports in den Städten angeschlossen. Folglich würde die Magnetschnellbahn von anderen öffentlichen Transportsystemen völlig isoliert sein.

Der Randstad Ring (Rondje Randstad)

Diese Ring-Linie würde die größten Städte im Randstad innerhalb von 30 Minuten verbinden. Wir fanden den Randstad Ringlinienvorschlag auch nicht ausreichend belastbar. Grundsätzlich teilte der Randstad Ring dieselben Nachteile mit der ZZL.

- Schiphol wurde gut angebunden, aber ebenfalls nicht zu einigen der anderen Flughäfen.
- Die Region Eindhoven war trotz enormer Wichtigkeit für die Niederlande nicht dabei, irgendwelche besseren Verbindungen mit Randstad zu erhalten.
- Wieder sahen die NS die Magnetschnellbahn als einen Konkurrenten an. Und mehr Extrafläche würde mit der Ankunft der Magnetschnellbahn benötigt werden, während konventionelle Rad-Schiene-Strecken bereits auf vier Gleise verdoppelt werden. Intercity-Linien würden deshalb dominierende Verbindung zwischen dem Randstad und anderen Hauptstädten außerhalb des Randstad bleiben.
- Wieder sind die Pläne nicht ein Teil eines größeren Ganzen, der allen Niederländern nützen würde. Auch bei diesem Projekt gibt es bestenfalls brachliegende Gelegenheiten.

Ein Anwendungsfall für die Magnetschnellbahn im Modal Split

Trotz der Technologie der Magnetschnellbahn, die offensichtlich Vorzüge zu konventionellen Zügen aufweist, steht sie noch überraschend starkem Widerstand gegenüber. Ein Grund ist die Tendenz, daß Investitionen in den öffentlichen Personenverkehrs immer weniger ergeben, weil zunehmend mehr Menschen Autos nutzen. In der gesamten Mobilität hat die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs kontinuierlich abgenommen. Also warum sollte man in ein völlig neues System des öffentlichen Personenverkehrs investieren?

Ein anderer Grund ist, daß der Lebensstandard in den Niederlanden einfach zu gut ist. Das Auto ist erschwinglich und sehr bequem. Autofahrer akzeptieren die Verkehrsstaus und den weggenommenen Raum als eine Tatsache. Sie scheinen zu denken, dass es keinen anderen Weg gibt. Jedoch ist das gesichtet kurz.

Die Ressourcen und fossilen Brennstoffe, um Autos herzustellen und laufen zu lassen, werden immer knapper. Dies wird in absehbarer Zukunft Konflikte in der Welt schaffen. Sogar die Ressourcen für Batterien sind knapp. Aber Leute ziehen nur ihr gegenwärtiges Leben in Betracht und ignorieren irgendwelche zukünftigen Probleme. Trotzdem sollten wir uns vorbereiten, mehr mit weniger zu tun. Die Magnetschnellbahn ist von bedeutendem Mehrwert in zukünftigen Lösungen.

Im Zuiderzeelijn-Projekt wurde die Magnetschnellbahn als eine Alternative zu schnell fahrenden Zügen präsentiert. Jedoch haben Hochgeschwindigkeitszüge einen völlig anderen emotionalen Wert als Intercity-Züge. Die Öffentlichkeit nimmt einen Hochgeschwindigkeitszug als einen luxuriösen Zug wahr, um ins Ausland zu fahren, nicht für den täglichen Pendelverkehr zu nutzen. Der Pläne der ZZL beinhalteten als Verlängerung die Verbindung zur Transrapid-Linie Hamburg-Berlin. Folglich interessierte sich dann die Öffentlichkeit weniger für ein Transport-Fahrzeug, das sie eventuell nur einmal in ihrem Leben nutzen würden.

Im Gegensatz zu diesem öffentlichen Image ist die Magnetschnellbahn tatsächlich ein ideales Intercityfahrzeug. Vollkommen anwendbar für das tägliche Reisen, einschließlich des Pendelns, verdient es einen viel höheren emotionalen Wert. Folglich ist die Magnetschnellbahn der fehlende Verbindung zu konventionellen Eisenbahnen. Nur mit der Magnetschnellbahn können die Eisenbahnen einen großen Fortschritt beim Angebot eines attraktiven Dienstes machen. So sollte die Magnetschnellbahn nicht als Konkurrenz, aber als bedeutender Mehrwert zu den Eisenbahnen und dem öffentlichen Personenverkehr im allgemeinen aufgestellt werden.

Die Vision der Stiftung zur Zukunft der Magnetschnellbahn

Die Pläne sollten auf eine andere Art präsentiert werden, wenn die Magnetschnellbahn eine Chance in den Niederlanden bekommen soll. Nicht als vorsichtige Planung einer isolierten Strecke, sondern als ein Bestandteil eines größeren Plans, alle holländischen Arten des öffentlichen Personenverkehrs zu integrieren. In unserer Vision "Transporter een geplande chaos naar een geordende vanzelfsprekendheid" (Von einem geplanten Chaos zu einem geordneten Verlauf) präsentieren wir neun Linien, die einen Betrieb der Magnetschnellbahn sehen werden. Die Magnetschnellbahn ist ein Teil eines größeren Systems, um den ganzen öffentlichen Personenverkehr in den Niederlanden zu einem viel höheren Niveau zu bringen. Die Magnetschnellbahn ist dabei, die Intercitydienstleistungen der holländischen Eisenbahnen zu ersetzen. Das bedeutet, daß die Magnetschnellbahn den Anteil von Zügen in der Gesamt-Mobilität vergrößert. Diese Linien werden allesamt voneinander räumlich getrennt, so daß sich Fahrzeuge immer auf derselben Route hin- und herbewegen. Folglich kann man die Frequenz vergrößern, und einzelne Störungen beeinflussen andere Verbindungen nicht.

Das gilt auch für die Trennung zwischen Eisen- und Magnetschnellbahn. Im Falle von Störungen sind konventionelle Züge und die Magnetschnellbahn gegenseitige Alternative. Das ist nicht der Fall in der gegenwärtigen Situation, wie sich im Winter 2010/2011 wieder in Europa erwiesen hat.

Die folgende Abbildung zeigt, daß die Linien von Magnetschnellbahnen nur die größeren Städte bedienen. Die Entfernungen zwischen den größeren Städten in den Niederlanden sind für konventionelle Schnellzüge zu klein und machen die Magnetschnellbahn zu einer wirklich offensichtlichen Wahl. Mit der Magnetschnellbahn wird die gegenwärtige Fahrzeit zwischen Stationen um einen Faktor 3 reduziert. Die Zahlen stellen die Zeit (in Minuten) für eine Magnetschnellbahn dar, um zwischen zwei Städten frei zu schweben.



Abbildung: Darstellung von 9 Magnetschnellbahn-Linien in den Niederlanden

Keine Magnetbahn im unteren Geschwindigkeitsbereich

Die Vision der Stiftung Freedom of Mobility's betrachtet keine niedrige Geschwindigkeit für Magnetbahnen. Denn die Entfernung zwischen den Stationen ist so gering, daß konventionelle Züge fast so schnell sind wie langsame Magnetbahnen sein werden. Weil die Niederlande bereits ein umfassendes Schienen-Netzwerk besitzen, würde der Ersatz durch eine langsame Magnetbahn zu einer übermäßigen Vernichtung von Kapital führen. Trotz der niedrigen Geschwindigkeit gäbe es jedoch Vorteile der Magnetbahn, wie zuverlässiger, da größtenteils

unberührt vom Wetter zu sein. Jedoch könnten neue Projekte in bestimmten Regionen noch eine langsame Magnetbahn einsetzen, vorausgesetzt, daß keine konventionelle Infrastruktur bereits dort besteht.

Effekte

Weil die Niederlande erneut erschlossen werden, können alle Provinzen daran teilnehmen. Man wird nicht gezwungen, sich zur Randstad auszurichten, wo die meisten Aktivitäten sind. Folglich hat man mehr Freiheit der Auswahl, wo zu leben und wo zu arbeiten.

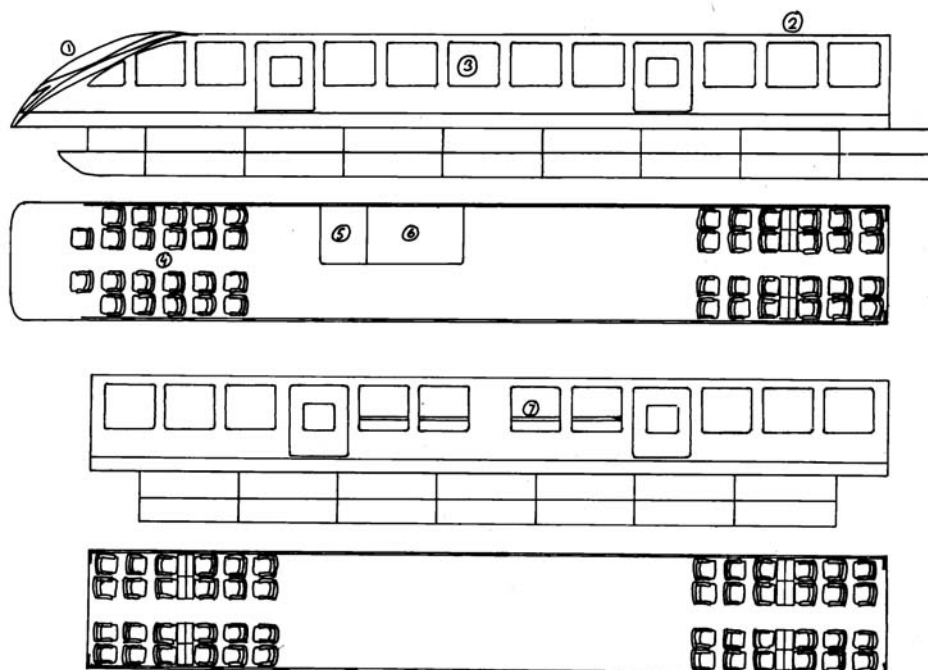
Alle Flughäfen und Hauptstationen werden miteinander verbunden. Der Schiphol-Flughafen kann verkleinert werden, und der Wirkungsgrad der Regionalflughäfen kann vergrößert werden. Die Darstellung der Magnetschnellbahn-Linie 9 im obigen Diagramm enthält noch einen Flughafen in der Nähe von Enschede. Dieser alte militärische Flughafen wird jedoch nicht dazugehören, weil die Twente-Region einen Flughafen in Deutschland hat, nämlich Münster / Osnabrück.

Verbindung der Stadtzentren

Die meisten holländischen Städte haben mehrere städtische Zentren. Die traditionellen Zentren haben gewöhnlich eine große Station, und die neuen Vorstädte enthalten große Einkaufszentren. Das Auto machte diese Stadtentwicklung möglich. Und doch lassen wir die Magnetschnellbahn an das traditionelle Stadtzentrum anbinden, da dieses bessere Verbindungen mit anderen Arten und eine Zunahme der Lebhaftigkeit des öffentlichen Personenverkehrs im alten Stadtzentrum hat. In Großstädten werden die Magnetschnellbahnlinien als Untergrundbahn gebaut. So wird es keine periphere Stationen / Terminals am Rand von Städten geben.

Die Großstadt-Stationen sind Hubs für verschiedene Transportsysteme. Verbindungen der Magnetschnellbahn zu diesen Stationen werden alle Arten des öffentlichen Personenverkehrs verstärken sowie eine Alternative im Falle von Störungen in einer Verkehrsart zur Verfügung stellen. Die konventionellen Eisenbahnstrecken können doppelgleisig bleiben und die Anzahl von Weichen abnehmen. Die Taktfrequenz kann dann deutlich erhöht werden. Hochfrequenz-Takt ist eine Voraussetzung, um kein Zeitmanagement anwenden zu müssen: zur Zeit ist das ein Vorteil des Autos. Es ist auch eine Vorbedingung für den öffentlichen Personenverkehr, um dessen Qualität zu vergrößern.

Technologiewahl der Magnetschnellbahn



Die Routen der Magnetschnellbahn sollen unter Verwendung der Transrapid Technologie errichtet werden. Ihre Fahrwege erscheinen weniger massiv und als bessere Einbindung in ihre Umgebungen. Die Routen werden deshalb oberhalb, auf und unterhalb des Grundes gebaut. Wenn die Fahrwege der Magnetschnellbahn den vorhandenen Fernstraßen-Routen so nahe wie möglich folgen und in der Nähe von großen Städten untertauchen, dann werden diese Fahrwege nur kleinste Unannehmlichkeiten während der Konstruktion und des Betriebs verursachen.

Die Elektrizität wird noch über traditionelle Kupferleitungen transportiert. Aber die Installation muß derart sein, daß Supraleiter die Kupfereinspeisungen ersetzen können. Wegen des enormen Potentials der Nanotechnologie könnten Supraleiter unerwartet bald zum Einsatz kommen.

Die Fahrzeuge der Magnetschnellbahn werden sich dem TR08 und TR09 ähneln. Die Fahrzeuge für die holländische Situation werden von einziger Klasse sein, es werden Ruhe-Zonen den Unterschied machen. Alle Sitz-Plätze sind Sitze der ersten Klasse, um die Bequemlichkeitszone jedes Beifahrers zu vergrößern. Ein anderes weggenommenes Kriterium für Leute, welche bevorzugten, das Auto zu nehmen.

Die Fahrzeuge werden auch geeignet sein, um eine große Anzahl von Individual-Fahrzeugen wie den Segway-Roller und das Trikke zu transportieren. Diese Fahrzeuge ermöglichen einen Haus-Zu-Haus-Transport und vergrößern außerordentlich die Durchschnittsgeschwindigkeit des öffentlichen Personenverkehrs.

Zusammenfassung

- Die Magnetschnellbahn wird die konventionellen Intercity-Linien ersetzen.
- Konventionelle Züge sind alle Langstreckenregionalzüge für das dichte Netz und / oder unterstützen Alternativen für andere Transportsysteme.
- Die U-Bahn und / oder Stadt- und Straßenbahn verläuft örtlich innerhalb des dichten Netzes und eine Straßenbahn / elektrischer Bus in den Innenstädten.
- Individual-Fahrzeuge sind ein Anteil bei Haus-Zu-Haus-Verbindungen.

Über die Stiftung

Die gemeinnützige Stiftung Freedom of Mobility (FroM) wurde im Juni 2010 in Amsterdam gegründet. Der Zweck der Stiftung ist, eine Vision der zukünftigen Mobilität zu präsentieren. Diese Vision wird unter dem Titel "Transporter een geplande Verwirring naar een geordende vanzelfsprekendheid" geschrieben. die Stiftung möchte die Magnetschnellbahn in den Niederlanden in Übereinstimmung mit den oben erwähnten Visionen einführen.

Weil sich Türen schließen, sobald man das Wort „Magnetschnellbahn“ wegen ihrer angenommenen hohen Kosten verwendet, müssen wir andere Mittel finden, die Tür halb offen zu halten. Eines der Projekte, wo wir das Wort „Magnetschnellbahn“ wieder erwähnt haben, ist „Our Common Future“ durch die Radboud Universität Nijmegen. Es ist ein Projekt über die Zukunft in den Niederlanden.

Um unsere Vision zu unterstützen, benötigen wir eine Website (mit Video-Clips), nehmen an Konferenzen und Symposien teil und geben Präsentationen, die Vorträge, Modelle und Zeichentrickfilme verwenden. Das ist der einzige Weg, diese Vision jedem zu präsentieren, seien es Politiker, Geschäfte oder Personen, und sie von einer neuen Zukunft zu überzeugen.

Wir werden die ganze Hilfe brauchen, die wir im Tun davon auch von der GFM-eV erhalten können. Nicht so viel an Geld, aber an Kenntnissen oder Fertigkeiten. Damit unsere Stiftung dadurch die Tür wieder für die Magnetschnellbahn in den Niederlanden öffnen kann, müssen wir zusätzliche Unterstützung haben, um voranzugehen.

Drei Vorstandsmitglieder führen die Stiftung, um den niederländischen gesetzlichen Mindest-Anforderungen für gemeinnützige, d.h. nicht auf Gewinn ausgerichtete, Stiftungen gerecht zu werden. Diese Personen werden unten in einigen Worten präsentiert.

Mein Name ist Wouter van Gessel. Geboren 1971. Vorsitzender und Gründer der Stiftung Freedom of Mobility, angestellt bei den Holländischen Eisenbahnen als Ingenieur. Ich erfuhr auch

ziemlich viel über die Wechselwirkung zwischen Mensch und Maschine während meiner kommerziellen Pilotenausbildung. Das Fliegen ist jetzt ein Hobby von mir geworden.

Ing. Kees van Welsenis, 39, ist das zweite Vorstandsmitglied und der Schriftführer der Stiftung. Graduiert im Fachbereich Elektrotechnik und Informatik, jetzt tätig als IT Berater. Er hat eine Leidenschaft für den Transport und die Technologie und verfolgte aktiv Projekte wie der HSL-Zuid und OV-SAAL mit. Als ein Mitglied eines Bürger-Gremiums trug er zu einem Verkehrstechnik-Projekt "Rotterdam Vorwärts" bei.

Geertruida Pel, geboren 1950, ist das dritte Vorstandsmitglied. Aber sie hat keinerlei Mitsprache in Bezug auf technische Inhalte der Stiftung.

Wouter van Gessel
www.stichtingfrom.nl.

(Übersetzt von Kees van Welsenis, Michael Dittmer)
© FroM 2011

Bahn glücklos mit Bombardier

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

Vollständige Zuglieferung erst 2013 / Vorvertrag mit Hitachi

enn. BERLIN, 7. Februar. Der Konflikt zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Bahnhersteller Bombardier über die Auslieferung von Regionalzügen dauert an. Bombardier kann auch die jüngsten Zusagen nicht vollständig einhalten. Das wurde am Dienstag auf dem „Bahngipfel“ unter Leitung von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) in Berlin bekannt. an dem Bahnchef Rüdiger Grube, Bombardier-Deutschland-Chef Klaus Baur sowie der Präsident des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), Gerald Hörster, teilnahmen. Die Bahn hatte 2007 295 Züge bestellt, 178 davon sollten bis Ende 2011 ausgeliefert werden. Bislang sind aber nur 26 Züge im Einsatz. Am Dienstag wurde klar: Dieses Jahr werden bestenfalls 128 Züge geliefert, kommendes Jahr 141. Grube und Ramsauer zeigten sich abermals ungehalten über die Verzögerungen.

Um sicherzustellen, dass alle bestellten Züge zum Fahrplanwechsel Ende 2013 eingesetzt werden können, wurde eine „konzertierte mobile Arbeitsgruppe“ gegründet, in der die mit der Entwicklung des Regionalzuges „Talent 2“ betrauten Fachleute von Bombardier, Bahn und EBA im Bombardier-Werk Hennigsdorf zusammenarbeiten. Grube dringt vor al-

lem darauf, dass die 48 Talent-2-Züge für den Verkehr zum Großflughafen Berlin-Brandenburg rechtzeitig bereitstehen. Der Flugverkehr dort beginnt am 3. Juni. Voraussichtlich kann Grube nur mit 35

der 48 Züge rechnen. Hier sind noch nicht alle Zulassungsverfahren abgeschlossen.

Ramsauer kündigte nach Kritik von Bombardier und Siemens an den Zulassungsverfahren eine Umstrukturierung des EBA an. Dabei werde er „vor nichts zurückschrecken“, sagte er. Grube forderte darüber hinaus eine europäische Zulassungsbehörde, da immer mehr Züge grenzüberschreitend führen. Die Bahn liegt nicht nur mit Bombardier im Clinch, sie streitet auch mit Siemens weiter über die Auslieferung von 16 ICE-Zügen, die sich immer weiter verzögert. Ramsauer hat Siemens und Bahn deswegen im April in sein Haus beordert.

Grube hat derweil angesichts der Probleme seine Fühler nach Asien ausgestreckt. Mit dem japanischen Unterneh-

men Hitachi Rail Systems hat die Bahn kürzlich eine Vorvereinbarung über den Bau von 60 Zügen für rund 250 Millionen Euro für die Hamburger S-Bahn geschlossen. Noch im Februar soll sich entscheiden, ob DB Regio den Zuschlag zum weiteren Betrieb des Hamburger S-Bahn-Netzes für die Zeit nach 2017 erhält – und ob Hitachi dann auch den Zuschlag des Betreibers bekommt. Schon im Dezember hatte die Bahn, um nicht mehr nur auf Bombardier und Siemens angewiesen zu sein, für bis zu 400 neue Nahverkehrszüge zu zwei Milliarden Euro einen Vorvertrag mit drei ausländischen Herstellern geschlossen.

SEITE 12 · MITTWOCH, 8. FEBRUAR 2012 · NR. 33

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG 17. SEPTEMBER 2011

OLLIS MARKTPLATZ

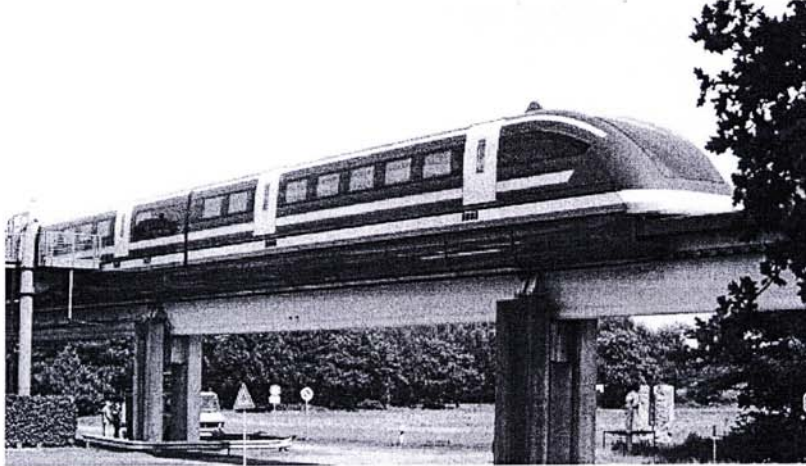


Bund gibt 2,5 Millionen Euro für Transrapid-Teststrecke frei

ys/pm Lathen

Ausgabe: Ems-Zeitung
Veröffentlicht am: 21.04.2011

Lathen/Berlin. Gute Nachrichten für die Transrapidversuchsanlage Emsland (TVE) in Lathen. Wie die CDU-Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann am Donnerstag mitteilte, liegt jetzt der offizielle Zuwendungsbescheid über rund 2,5 Millionen Euro für den Betrieb rückwirkend von März bis Juni vor.



Bis Juni ist der Betrieb nun gesichert. Archivfoto: dpa

Connemann: „Totgesagte leben länger. Dies trifft auch auf die Versuchsstrecke zu.“ Die Abgeordnete hatte den Bescheid mit dem Geschäftsführer der Betreibergesellschaft IABG, Prof. Rudolf F. Schwarz, in Berlin von Staatssekretär Rainer Bomba aus dem Verkehrsministerium in Empfang genommen. „Ende letzten Jahres hatten viele die Anlage bereits aufgegeben“, so Connemann. „Mir ging es immer um die hoch qualifizierten Mitarbeiter der TVE, die dem Standort Lathen in der Vergangenheit auch unter schwierigen Bedingungen die Treue gehalten haben. Unser gemeinsamer Einsatz hat sich gelohnt.“ Die 2,5 Millionen Euro sind laut Connemann „nur die erste Tranche“. Derzeit erarbeite die IABG ein Konzept für den Rückbau der Anlage. Sobald dieses vorliege, werde über die Freigabe weiterer Mittel für die zweite Jahreshälfte entschieden. Connemann dankte in diesem Zusammenhang den Mitgliedern im Haushaltsausschuss, namentlich dem niedersächsischen Abgeordneten Georg Schirmbeck (CDU) und Dr. Claudia Winterstein (FDP) sowie Bartholomäus Kalb (CSU) für die Unterstützung. Staatssekretär Bomba sagte, dass die Vermarktungsoffensive des Ministeriums für den Transrapid inzwischen Wirkung zeige. Kurzfristig könne der Magnetzug auf Teneriffa fahren. Noch nie sei die Chance einer Realisierung so groß gewesen wie dort. Auf der spanischen Insel gebe es bislang noch keinen Schienenverkehr. Ein Rad-Schiene-System sei wegen des schwierigen Geländes nicht realisierbar. Geplant sei eine Strecke von 120 Kilometern von Los Realejos nach Las Americas. „Wegen der Steigungen und der engen Kurven kann hier nur der Transrapid schweben“, so Bomba. Dies sei das Ergebnis der ersten Machbarkeitsstudie, die die Inselregierung in Auftrag gegeben habe. Mit einer zweiten Studie, für die bereits eine Absichtserklärung unterzeichnet worden sei, solle die Grundlage für eine Ausschreibung geschaffen werden. Die Expertise solle Ende Juli vorliegen. Nach wie vor ist laut Bomba auch eine Strecke von Campinas nach São Paulo in Brasilien im Rennen.



Mobility Evolution

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

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

Firma Bögl vermarktet jetzt den Transrapid

Absprache mit Siemens, Thyssen/Krupp und IABG – Minister Ramsauer besucht Lathen am 27. April



Die neuesten Entwicklungen in Sachen Transrapid waren Thema eines Informationsbesuches bei der Firma Bögl. Von links: Dr. Friedrich Löser (Thyssen/Krupp), Hermann Bröring, Max Bögl sen., Stefan Bögl, Gitta Connemann, Prof. Rudolf F. Schwarz (IABG), Rainer Bomba, Dr. Ralf Effenberger (IABG, Lathen), Samtgemeindebürgermeister Karl-Heinz Weber, Markus Engel (Siemens) sowie Dieter Klingler und Peter Hanf (beide Firma Max Bögl).
Foto: privat

ys **LATHEN/SENGENTHAL.** Die mittelständische Bau-firma Max Bögl aus Sengenthal (Bayern) wird künftig die Federführung bei der Vermarktung des Transrapid übernehmen.

Das Unternehmen hat für die Magnetschwebebahn neue, bis zu 30 Prozent kostengünstigere Fahrwegträger entwickelt. Davon wird eine erhebliche Verbesserung der Verkaufschancen des Transrapid erwartet. Die Bündelung der Akquisitionsbemühungen bei Bögl ist mit den Lieferanten der Systemkomponenten, Siemens und ThyssenKrupp, sowie dem Teststreckenbetreiber IABG abgesprochen worden.

Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, informierte sich am Montag in Begleitung von Landrat Hermann Bröring, der CDU-Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann und Lathens Samtgemeindebürgermeister Karl-Heinz Weber über die Produktionsstätten und den aktuellen Stand bei der Suche nach neuen Anwendungsstrecken. Im Gespräch sind derzeit Projekte in Brasilien, den USA, Großbritannien sowie in der Schweiz, der Türkei und auf Teneriffa.

In einer Presseerklärung des Verkehrsministeriums heißt es, für die Interessenten sei es „äußerst wichtig, sich mit Demonstrations-

fahrten auf der Versuchsstrecke in Lathen eine eigene, positive Meinung von dieser einzigartigen Technologie zu bilden“. Auch könnten im Emsland schon während des Baus einer neuen Strecke Betriebsschulungen durchgeführt werden.

Landrat Hermann Bröring sagte auf Anfrage, es sei deutlich erkennbar, dass die neue

Bundesregierung das Know-how der Magnetbahn „nicht kampflös aufgeben“ wolle. Er begrüßte zudem die herausgehobene Stellung der Firma Bögl bei der Vermarktung des Transrapid. „Nicht erst seit Beginn der Wirtschaftskrise wissen wir, dass mittelständische Familienunternehmen weitaus flexibler und näher an den Kunden sein können

als große Konzerne.“ Es sei beeindruckend, wie systematisch und vertaktet die Produktionsabläufe für die neuen Fahrwegträger geplant seien. „Das entspricht absolut der Präzision, die die Meyer Werft vorzuweisen hat“, so Bröring.

Es sei von Bögl geplant, bei einem Auftrag aus Brasilien pro Tag acht Fahrwegträger in dem südamerikanischen Land zu produzieren. Die Entscheidung, ob der Transrapid an der Ausschreibung für die 550 Kilometer lange Strecke von Campinas über São Paulo nach Rio de Janeiro teilnehmen könne, falle bis zum Herbst, so der Landrat. Für die Magnettechnik spreche neben den geringeren Kosten im Vergleich zur Rad-Schiene-Technik auch die erheblich kürzere Bauzeit. „Wenn das Projekt wie geplant zur Weltmeisterschaft 2014 realisiert sein soll, geht das nur mit dem Transrapid.“ Bröring verwies darauf, dass Staatssekretär Bomba in der kommenden Woche auf einer Technikkonferenz in Brasilien für die Magnetbahn werben wolle.

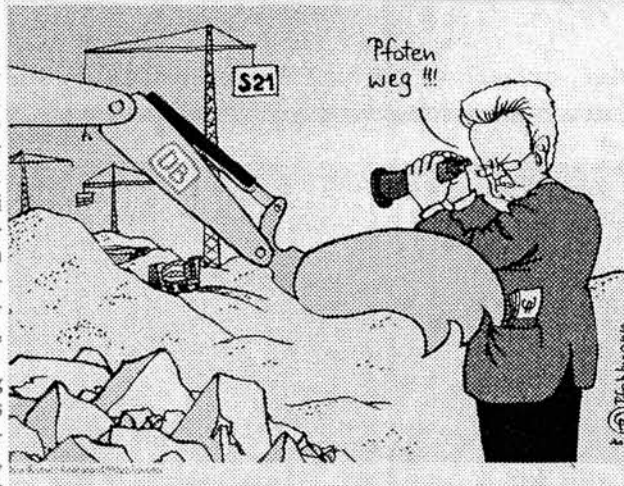
Die CDU-Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann teilte unterdessen mit, dass Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) ihre Einladung zu einem Besuch der Lathener Teststrecke angenommen habe. Er wird am 27. April im Emsland erwartet.

2 Hamburger Abendblatt

Mittwoch, 30. November 2011

Anmerkung:

Die geplanten Kosten lagen zunächst bei 2,3 Mrd.€, in einer Neuberechnung dann bei 4,6 Mrd.€ und sie werden am Ende wie üblich das Doppelte betragen. Immer die gleiche Masche.





Ingenieurstraum Transrapid - Bislang nur in China Realität

Die deutsche Magnetschwebebahn gilt seit vielen Jahren als Verkehrsmittel der Zukunft. Bislang gibt es jedoch nur eine kommerziell betriebene Strecke zum Flughafen von Schanghai in China. **mehr**

Transrapid Versuchszentrum Emsland (TVE) 49762 Lathen

Sehr geehrte Damen und Herren,
nur noch wenige Stunden, dann läuft die seit dem 01. Juli 2011 für das TVE verhängte Zwangspause ab. Die noch vorhandenen Beschäftigten mußten für die vorgenannte Zeit in Zwangsurlaub gehen.

Während Milliarden-Eurobeträge global für eine Besserung der Schuldenpolitik einzelner Staaten eingesetzt werden, scheinen die vom Bundesverkehrsminister Ramsauer eingeworbenen Beträge nicht für den Erhalt des TVE eingesetzt werden zu dürfen. Ein Interesse von Teneriffa für die Magnetbahn läuft ins Leere, wenn es kein TVE mehr gibt.

Welche übergeordneten Kräfte mögen am Werk sein?

Der BBT+V (Bundesbeauftragter Transrapid und Verkehr) ist neben vielen Transrapidenthusiasten stark verunsichert, ob der in Deutschland so mit Verachtung behandelten Technik.

Mit freundlichen Grüßen
Robert Gellekum

(besonders an jene Korrespondenten, die bereits den Bleistift für einen Abgesang nach Schließung des TVE gezückt)

Ein Transrapid in Brasilien?

Deutscher Zug für Brasilien? | Amerika | Deutsche Welle | 20.04.2011

Als weitere Option für Brasilien ist der Transrapid im Gespräch. Der von Siemens und ThyssenKrupp entwickelte Zug hat weder Räder und noch läuft er über konventionelle Schienen: Der Transrapid rollt nicht, sondern er schwebt auf einem magnetischen System. Bislang gibt es nur eine einzige, kommerzielle Transrapidstrecke weltweit. Sie befindet sich im chinesischen Shanghai und ist seit 2004 in Betrieb. Die spezielle Trasse für die Magnetschwebebahn hat das deutsche Bauunternehmen Max Bögl entwickelt. "Die Elemente für die Konstruktion sind ganz spezifisch. Sie werden von Maschinen hergestellt, die nur zu diesem Ziel gebaut wurden. Wenn wir die Möglichkeit bekommen, wollen wir Brasilien unser Know-how anbieten und die Technologie transferieren", so Peter Hanf, Vorstand bei Max Bögl. Er betont, dass eine Transrapidstrecke in Brasilien billiger wäre als die Strecke in Shanghai, weil die Kosten inzwischen um rund 30 Prozent gefallen seien. Falls Max Bögl bei der Auftragsvergabe zum Zuge kommt, würde die Firma mit Partnern vor Ort kooperieren. "Das brasilianische Baugewerbe ist uns bereits bekannt, weil es auch internationale Aufträge ausführt", sagt Hanf.

Eine unendliche Geschichte



Bislang eher abgehängt: der deutsche Transrapid

Welche Option auch immer realisiert werden sollte – ob mit oder ohne deutschem Konsortium – der ursprüngliche Zeitplan ist auf keinen Fall zu halten: "Es ist möglich, in Brasilien einen Transrapid oder ein anderes Hochgeschwindigkeitsmodell zu bauen. Es sind absolut gangbare Projekte, aber es ist nicht davon auszugehen, dass die gesamte Zugstrecke vor der Weltmeisterschaft 2014 fertig sein kann", sagt Siemens-Manager Müslüm Yakisan bei einem Besuch in Brasilien.

Die 500 Kilometer lange Trasse soll die Städte Campinas, São Paulo und Rio de Janeiro verbinden. Sie wäre dringend nötig, um während der Fußball-WM 2014 die Fans zu den Stadien zu bringen – auch um die notorisch überfüllten brasilianischen Flughäfen zu entlasten. Doch daraus wird wohl nichts. Bestenfalls ist mit einer Fertigstellung zu Olympia 2016, ebenfalls in Brasilien, zu rechnen. Als Termin für den Baubeginn ist weiterhin die zweite Jahreshälfte 2012 anvisiert.

Vision der Magnetschwebbahn in Brüssel vorgestellt

Die Magnetschwebbahn Transrapid als Lösung der Verkehrsprobleme Teneriffas. Diese Vision hat der Präsident der Inselregierung Ricardo Melchior und präsentierte sie gemeinsam mit Prof. Dr. Peter Mních vom Institut für Bahntechnik und Dipl. Ing. Hans-Theo Kühr vom Ingenieurbüro H. Vössing GmbH einer Reihe ausgewählter Mitgliedern des Verkehrs- und des Regionalausschusses im Europäischen Parlament.



Die Vision der Magnetschwebbahn vor dem Teide

© Planungsgemeinschaft IBV/IFB

28.04.2011 - „Bei Teneriffa denken wir an Sonne, Strand und Sangria. Aber Teneriffa ist mehr. Die kleine Insel vor der afrikanischen Küste ist Vorreiter in Sachen Innovation und setzt seit Jahren auf erneuerbare Energien und eine nachhaltige Entwicklung“, sagte der Berliner Europaabgeordnete Joachim Zeller, der zusammen mit dem Inselpräsidenten zu der Präsentation der Machbarkeitsstudie nach Brüssel geladen hatte.

Ergebnis der Studie, die Präsident Melchior bei den deutschen Ingenieuren in Auftrag gegeben hatte: Der Transrapid ist für Teneriffa die beste Verkehrslösung.

„Bisher läuft der gesamte Verkehr über das Privatfahrzeug. Aus 5000 sind in den letzten Jahren 500.000 Autos auf der Insel geworden“, sagte der Präsident.

[Branchen-Infos](#)
[Restaurants](#)

RESTAURANTE
EL MOLINO BLANCO

El Molino Blanco

Teneriffa

Restaurants, Gaststätten, Wirtshäuser

Druckversion

<http://www.kanarenexpress.com/printpage.php>

Topographische und eigentumsrechtliche Bedingungen lassen den seit über 100 Jahren immer wieder geplanten Bau einer Eisenbahn nicht zu. „Zur Lösung der Verkehrsaufgabe auf Teneriffa gibt es zu einem modernen und umweltfreundlichen Bahnsystem Transrapid keine Alternative“, so Melchior weiter. Mit überschaubaren Baurisiken und Projektkosten würde die Magnetschnellbahn die Gesamtfahrtzeit vom Norden zum Süden der Insel auf unter eine Stunde verkürzen. Allein die Expressverbindung zwischen den beiden Flughäfen betrüge nur noch 21 Minuten.

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

Herrn
Dr. Philipp Rösler
Bundesminister für Wirtschaft und Technologie
Scharnhorststrasse 34-37
10115 Berlin

DIE GRAUEN
Generationspartei
Bundesbeauftragter
Transrapid u. Verkehr (BBT+V)
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, den 20.Mai 2011

Transrapid Versuchszentrum Emsland (TVE) in Lathen:
- Weiterbetreuung über Juni 2011 hinaus -

Sehr geehrter Dr. Rösler,

zu dem politischen Erfolg möchte auch ich als BBT+V der oben angegebenen Institution Ihnen einen herzlichen Glückwunsch zusenden.

Nun schwebt der **Transrapid** (TR09 Bavaria, siehe Anlage bzw. Anfügung) im Mai 2011 erneut in Ihren Verantwortungsbereich, um dort zukunftsorientiert Gutes zu erfahren.

-Bereits als Minister in Niedersachsen sorgten Sie als Verantwortlicher für das TVE in Lathen.

-Herr Dr. Freiherr zu Guttenberg, seinerzeit Bundeswirtschaftsminister, kümmerte sich nach einem persönlichen Gespräch mit dem BBT+V um das Fortbestehen des TVE bis April 2010.

-Herr Dr. Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, schaffte eine Bündelung bejahender politischer Kräfte für die Erhaltung der zukunftsorientierten in Deutschland angesiedelten Magnetbahntechnik, in dem das TVE bis Juni 2011 existent bleibt.

Die "Transport logistic", vom 10-13.Mai 2011 in München, bot mir die Gelegenheit bei der Eröffnungsveranstaltung Herrn Dr. Ramsauer zu danken für seinen Einsatz dieses erreicht zu haben.

Seine Erwidrerung: „Hoffen wir das Beste für Die Weiterführung des TVE über Juni 2011 hinaus.“

Etliche in Deutschland entwickelte Techniken wanderten trotz hervorragender Bundeswirtschaftsminister ab und erfreuen nunmehr andere Staaten als die BRD mit hochdotierten Arbeitsplätzen.

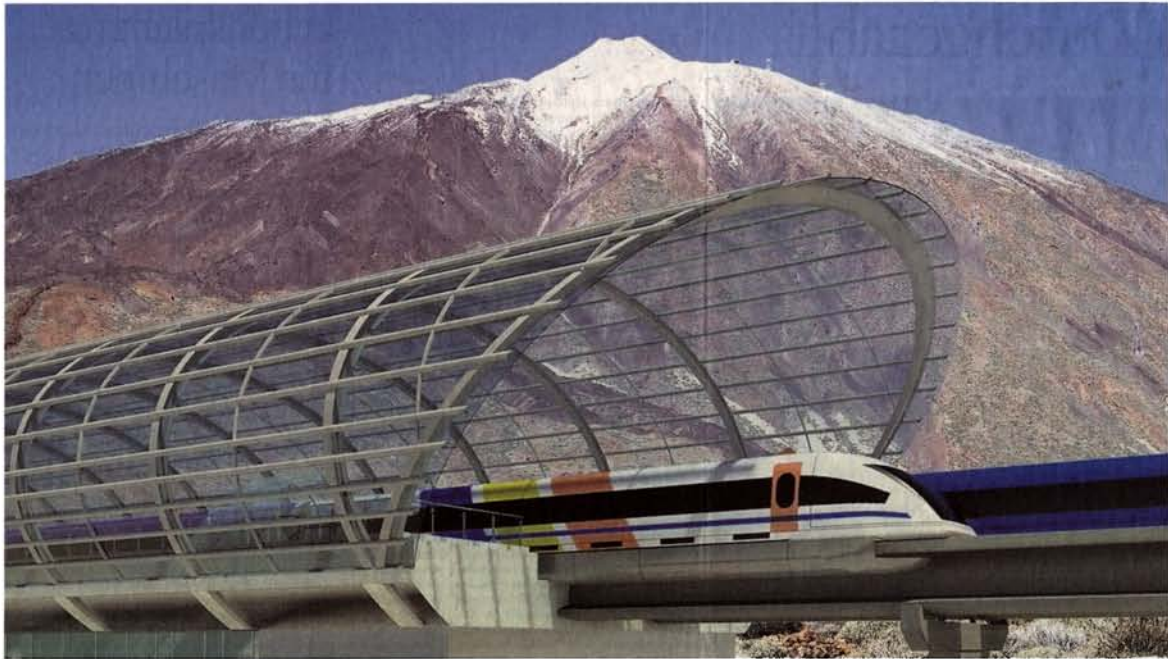
Hoffen wir, sehr geehrter Herr Dr. Rösler, dass mit Ihrem Namen dereinst, wenn von einem Bundeswirtschaftsminister gesprochen wird, der Souverän die Weiterführung des TVE Lathen über das Jahr 2011 hinaus als Heimat des TR 09 Bavaria "demutsvoll" verknüpft wird.

Aus dem politischen Umfeld grüßt Sie herzlich und wünscht Ihnen persönlich und fachlich alles Gute der BBT+V der GRAUEN-Generationspartei

DIE GRAUEN - Generationspartei
Bundesvorsitzender: Wolfgang Rühlmann
Postfach: 51 05 05
13356 Berlin

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

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



Geisterbahnhof. Noch hält kein Transrapid am Fuß des Teide-Vulkans, schwebt die Bahn nur in der Computersimulation. Nach Ansicht von TU-Forscher Peter Mnich sprechen viele Fakten für die futuristische Bahn und gegen ein herkömmliches Rad-Schiene-System. Der Transrapid könnte etwa höhere Steigungen und engere Kurven bewältigen. Das verkürzt die Fahrzeit. Foto: Planungsgemeinschaft Maglev Tenerife

Mit dem Transrapid über Teneriffa

Die Magnetschwebbahn auf der Kanareninsel: Peter Mnich errechnet, ob das technisch möglich ist - und zu welchem Preis

VON SYBILLE NITSCHKE

Peter Mnich hat anstrengende Wochen hinter sich, aber man merkt sie ihm kaum an. Vielmehr wirkt er euphorisiert. Und obwohl der nächste Termin drängt, nimmt er sich gern Zeit für das Interview. Es geht um das Projekt Transrapid auf Teneriffa. Sein Projekt.

In den vergangenen Wochen hat es ihn besonders viel Zeit gekostet. Innerhalb von nur drei Monaten musste eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Die Pläne, nach denen der Transrapid womöglich auf der Kanareninsel fahren soll, hatten einiges Erstaunen hervorgerufen. Denn der von deutschen Ingenieuren seit Ende der 1960er Jahre entwickelten Technik ist der Durchbruch nie gelungen. Stattdessen hat das Magnetbahnsystem es in einer Habilitationsschrift auf die Liste gescheiterter Innovationen geschafft. ThyssenKrupp hat sein Werk in Kassel Ende 2010 geschlossen. Von Siemens war im Herbst vergangenen Jahres zu hören, dass der Transrapid „auf Eis gelegt“ wurde. Weder in Deutschland noch anderswo in der Welt erschien der Neubau von Magnetbahnstrecken realistisch.

Für Peter Mnich aber ist der Transrapid trotz aller Rückschläge nicht gescheitert. „Das Magnetbahnsystem bleibt das Bahnsystem der Zukunft.“ Mnich, Professor für Betriebssysteme elektrischer Bahnen an der TU Berlin und ehemaliger Leiter der Transrapid-Teststrecke im Emsland, die er mitentwickelte, sagt das nicht

trotzig, sondern mit jener Gelassenheit, die jemand ausstrahlt, der von einer Sache rundheraus überzeugt ist. Denn in Schanghai führt der Transrapid seit 2004 - zwar als weltweites Unikum, dafür aber extrem zuverlässig: zu 99 Prozent pünktlich bei 96-prozentiger Verfügbarkeit.

Vor Peter Mnich liegt die erste Machbarkeitsstudie zum Transrapid auf der Kanareninsel. Gemeinsam mit dem Düsseldorfer Ingenieurbüro Vössing wurde sie vom Institut für Bahntechnik GmbH, die Mnich seit über 20 Jahren als Geschäftsführer leitet, erstellt. Das Resultat der Ingenieure: Der Transrapid auf Teneriffa ist technisch machbar. Und gleich auf Seite 2 der Studie steht, dass es zu dem „modernen und umweltfreundlichen Bahnsystem Magnetschwebbahn Transrapid keine Alternative“ gibt, sollen die Herausforderungen in punkto Verkehr auf Teneriffa „effektiv“ gelöst werden.

Mehr als drei Milliarden Euro würde das Vorhaben kosten

Elf Punkte führen die Ingenieure an, die für den Bau der Magnetschwebbahn sprechen. An erster Stelle steht die Umweltfreundlichkeit. Der Transrapid braucht wenig Fläche, da er zum Beispiel auf dem Mittelstreifen der Autobahn oder geständert über ihr geführt werden könne, die Geräuschbelastung sei gering, Energiebedarf und Betriebskosten seien güns-

tig, die Fahrzeiten kurz, die Transrapid-Technik zudem zuverlässig.

„Am überzeugendsten vermittelt sich der Vorzug jedoch bei einem Blick auf Teneriffas Geografie“, sagt Mnich. Auf der bergigen Vulkaninsel sind bei der geplanten Strecke Steigungen bis zu zehn Prozent zu überwinden. Konventionelle Bahnsysteme bewältigen bislang aber nur Anstiege von höchstens vier Prozent. Für die geplante Trasse zwischen der Hauptstadt Santa Cruz und den beiden Flughäfen im Norden beziehungsweise im Süden bedeutet das: Es müssten 41 der 120 Kilometer langen Strecke getunnelt werden, das wäre ein Drittel der Trasse.

„Angesichts der Tatsache, dass ein Kilometer Tunnel 40 bis 60 Millionen Euro kostet, wird deutlich, dass die Investitionen für ein konventionelles Bahnsystem immens wären“, sagt Mnich und verweist auf die Machbarkeitsstudie, in der errechnet wurde, dass die Magnetschwebbahn die Tunnel auf sechs Kilometer reduzieren könnte. Sechs statt 41 Kilometer Tunnel - das würde den Transrapid auch für Touristen attraktiver machen, denn wer braust in seiner Urlaubszeit schon gern durch dunkle Röhren.

Der Auftrag für die Machbarkeitsprüfung kam von Teneriffas Präsident Ricardo Navarro. Er ist ein Verfechter der Schiene, und zur Bewältigung des Verkehrs auf der Insel hält er Bahnsysteme für konkurrenzlos. Unter seiner Ägide hat er den individuellen Autovekehr in der Hauptstadt durch den Bau einer Stra-

Die geplante Strecke



ßenbahn entlastet. Das Gleiche plant er nun für den Inselverkehr. Denn der Norden und Süden sind lediglich durch eine Autobahn miteinander verbunden. 45 Prozent der Bevölkerung leben im Norden, die touristischen Zentren aber sind im Süden und damit die Arbeitsplätze. Der Großteil des Verkehrs erfolgt mit Autos und Bussen. Auf 1000 Einwohner kommen von daher 700 bis 800 Pkw. Da braucht es nicht viel Phantasie, um sich vorzustellen, dass Teneriffas Hauptverkehrsader oft verstopft ist.

Bei einer Geschwindigkeit zwischen 240 bis 270 Kilometern pro Stunde, die der Transrapid fahren könnte, würde sich die jetzige zweistündige Fahrzeit von Norden nach Süden auf eine Stunde verkürzen. In einem Interview sagte Navarro, dass aufgrund der geografischen Gegebenheiten, „wesentliche Faktoren für die Magnetschwebbahn“ sprächen im Ver-

gleich zu Rad-Schiene-Systemen und nannte den geringeren Kurvenradius und die Fähigkeit, größere Steigungen zu überwinden.

In der ersten Machbarkeitsstudie haben die Ingenieure und Wissenschaftler um Mnich errechnet, dass der Transrapid einschließlich der Fahrzeuge und Entgeltungskosten für Flächen für 3,1 Milliarden Euro gebaut werden könnte. „Aber es gibt noch Einsparpotential“, sagt Mnich. „Aus Zeitgründen konnten in der ersten Studie noch keine Optimierungen bei der Trassenführung, beim Tunnel- und Brückenbau sowie beim Betriebskonzept vorgenommen werden.“ Außerdem fehlen noch Aussagen zur Wirtschaftlichkeit. Das soll nun in einer zweiten Phase bis Sommer dieses Jahres geschehen.

Ob der Transrapid je gebaut wird, vermag Peter Mnich natürlich nicht zu sagen. Aber was Mnich mit Bestimmtheit sagen kann: Für den Transrapid ist Teneriffa die letzte Chance in Europa.

Ob er die bekommt, hängt auch vom Ausgang der Präsidentschaftswahl auf der spanischen Insel ab. Gewählt wird heute. Mit der politischen Unterstützung des jetzigen Präsidenten steht oder fällt das Projekt, das weiß Mnich. Beeinflussen kann er da nichts. Aber einen Artikel über die Teneriffa-Transrapid-Pläne kann er schreiben für eine chinesische Zeitung, um den Ehrgeiz der Chinesen anzuschälen. Dort gehen die Pläne, die Schanghai-Strecke zu verlängern, seit Jahren nicht voran.

Tagesspiegel 22.05.2011

Der Bau der Maglev-Strecke zwischen Tokio und Osaka soll 2014 beginnen.

Dies ist Teil der Weisung des Verkehrsministeriums an die Central Japan Railway Co. vom 27.05.2011. Die Kosten für die 550 km lange Chuo Shinkansen Maglev werden auf 9 Bio. JPY (80 Mrd. EUR) taxiert. Zwischen Tokio und Nagoya soll der Fahrgastbetrieb 2027, bis Osaka dann 2045 aufgenommen werden. Unterdessen wird derzeit die Maglev-Teststrecke in der Präfektur Yamanashi, die Teil der Magnetbahnstrecke Tokio - Osaka ist, von 18,4 auf 42,2 km verlängert. (cm)

Maglev-Teststrecke; Foto: JR Central



Dipl.-Ing. Robert Gellekum
BBT+V(Bundesbeauftragter Transrapid + Verkehr)
DIE GRAUEN-Generationspartei
St.-Benedikt-Strasse 23
D-85716 Unterschleißheim

Unterschleißheim, 01 Juli 2011

Magnetbahntechnik MAGLEV
Ende einer in Deutschland hoffnungsfroh begonnenen Technik;
Anfang einer in Japan mit 600 km Magnetbahn zukunftsorientierten Technik

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Seehofer,

am 30.06.2011 druckte ich in meiner Funktion als BBT+V unter Aktuelles aus dem Internett:
"Heute die Zukunft denken".
Zu lesen vermochte der Transrapid-Enthusiast unter dem 19.05.11 "50 Jahre IABG" -Festakt
mit Ministerpräsident Seehofer und Tag der offenen Tür:

iABG, Geschäftsfelder,
Verkehr,Umwelt, & Energietechnik

Im Mittelpunkt unseres Geschäftsfeldes "Verkehr" steht die
Magnetschwebebahn Transrapid
deren Versuchsanlage wir im Emsland betreiben.

Nun schreibe ich am Freitag, dem 01.Juli 2011, 03:00 Uhr, voller Betrübniß für den
Industriestandort Deutschland:

"Am Donnerstag, dem 30.Juni 2011, gegen Abend erhielt der BBT+V aus Lathen
die Nachricht:
Das TVE wird für 14 Tage geschlossen. Die dort beschäftigten Menschen
erhalten Zwangsurlaub".

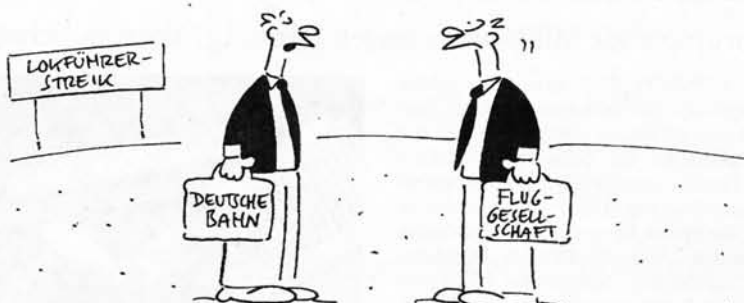
Gerade Mitglieder der CSU setzten sich, sehr geehrter Herr Ministerpräsident
Seehofer für die aus Deutschland stammende zukunforientierte
Magnetschwebebahn (MSB) **Transrapid** ein.
Der **TR09 Bavaria** steht nun wie im Exil in einer Halle.

Welche Amtshandlung sehen Sie noch für den Erhalt des TVE in Lathen, sehr
geehrter Herr Ministerpräsident?

Mit freundlichen Grüßen
Robert Gellekum
(BBT+V)

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

FREITAG, 18. FEBRUAR 2011 · NR. 41



Können Sie uns vielleicht mal Ihre Autopiloten leihen? "

Japan

Mit Tempo 500 nach Tokio

Martin Fritz

01.07.2011 (6) 2,8 (6) **Legende**

Nicht Siemens oder ThyssenKrupp, sondern Nippons zweitgrößte Eisenbahngesellschaft baut für fast 80 Milliarden Euro die erste lange Magnetschwebbahnstrecke der Welt - ohne Steuergelder.



Eine Testfahrt der Magnetschwebbahn Maglev AP

Es ist ein Gefühl fast wie beim Raketenstart. Ab Tempo 50 drückt die Beschleunigung die Insassen merklich in ihre Sitze. Die Geschwindigkeitsanzeige überschlägt sich fast auf ihrem Weg nach oben. Kaum ein Ruckeln und Rumpeln ist zu spüren. Nach nur 70 Sekunden rast der Maglev mit rund 140 Metern in der Sekunde oder 502 Kilometer pro Stunde dahin.

„Maglev“ — das Kunstwort steht für Magnetic Levitation, zu Deutsch: Magnetschwebbahn. In Deutschland testen Siemens und ThyssenKrupp das **Wunderfahrzeug Transrapid** seit 1983 in Lathen im Emsland, in Shanghai verkehrt der Raser seit 2003 auf 30 Kilometern mit maximal Tempo 430

zwischen Flughafen und City.

Was Deutschland und China bisher nicht wagten, den Großeinsatz der bestaunten Technik, das packt nun Central Japan Railway, kurz: JR Tokai, an. Japans zweitgrößte, 1987 privatisierte Eisenbahngesellschaft baut eine 438 Kilometer lange Magnetzugstrecke von Tokio nach Osaka und verzichtet auf jede öffentliche Finanzhilfe. Die veranschlagten gigantischen Kosten von 78 Milliarden Euro will Chairman Yoshiyuki Kasai allein aus Mitteln des Konzerns und über Kredite aufbringen.

Schlagworte zum Thema

Japan Bahn

Veto von Mehdorn

Obwohl Japans Wirtschaft wegen der alternden und schrumpfenden Bevölkerung in den nächsten Jahrzehnten

stagnieren dürfte, gab JR Tokai Ende Mai den offiziellen Startschuss für den Bau. Im laufenden Geschäftsjahr investiert das Unternehmen die ersten 750 Millionen Euro. Kein Aktionär des Konzerns, der noch zu knapp 13 Prozent in Staatsbesitz ist, legte sein Veto ein. Das Projekt gilt als wirtschaftlich machbar. Geht die Rechnung auf, winken sogar Exportchancen. In den USA wird über eine 64 Kilometer lange Maglev-Strecke zwischen Washington und Baltimore diskutiert, die die beiden Städte in 18 Minuten erreichbar machen und 5,8 Milliarden Dollar kosten soll. Würde die Strecke bis New York und Boston verlängert, wäre dies ein schönes Paket für JR Tokai.

In Deutschland scheiterten alle Streckenpläne am Geld, obwohl die Schwebetechnik hier zuerst serienreif entwickelt wurde. Die Deutsche Bahn hänge sich diesen „betriebswirtschaftlichen Mühlstein“ nicht um den Hals, wettete der damalige Vorstandschef Hartmut Mehdorn, als die Entscheidung für eine Transrapidstrecke Hamburg–Berlin anstand. **Ohne staatliche Garantien und Subventionen wollte Mehdorn keinen Transrapid-Kilometer bauen.**

JR-Tokai-Chef Kasai ist in der komfortablen Lage, dass er Bahnverkehr im bevölkerungsreichen, dicht besiedelten Zentral-Japan betreibt und so eine der profitabelsten Bahnen der Welt formen konnte. Mit knapp 2000 Kilometern Gleisnetz — vor allem für den Hochgeschwindigkeitszug Shinkansen — setzte der Konzern 2010 zehn Milliarden Euro um bei 1,1 Milliarden Euro Nettogewinn. Die Deutsche Bahn kam in Deutschland auf ihrem 15-mal so langen Netz nur auf doppelt so viel Umsatz und verdiente im Fernverkehr 160 Millionen Euro vor Zinsen und Steuern.

Dank geringer Konkurrenz durch Maut-Autobahnen erwirtschaftet JR Tokai mit der Shinkansen-Strecke zwischen Japans größten Ballungsräumen Tokio und Osaka vier Fünftel der Einnahmen und Erträge. Die Verbindung ist ein Publikumsmagnet. 2010 transportierte der Shinkansen auf der 515 Kilometer langen Route 141 Millionen Reisende – bei einer durchschnittlichen Verspätung von 30 Sekunden.

Die neue Bahn soll Osaka und Tokio verbinden

Aus diesen Gründen soll die neue Magnetschwebbahn ebenfalls Tokio und Osaka verbinden. Doch während der Tokaido Shinkansen die Küste entlangfährt, durchquert der Maglev die südlichen Ausläufer der japanischen Alpen. Die Trasse verläuft schnurgerade, um den maximalen Tempovorteil zu erzielen, führt daher zu 60 Prozent durch Tunnel und ist bis Nagoya 52 Kilometer kürzer als die Küstenroute. Die Fahrtzeit zwischen Tokio und Osaka schrumpft bei Tempo 500 um mehr als die Hälfte von 146 auf 67 Minuten. Nagoya, den Firmensitz des Autokonzerns Toyota, erreicht der Maglev vom Tokioter Bahnhof Shinagawa aus in 40 Minuten. Der Shinkansen braucht 95 Minuten. Die geplanten vier Zwischenhalte dürften den Maglev allerdings etwas verlangsamen.

Schlagworte zum Thema

Japan Bahn

Die alte Strecke ist sanierungsbedürftig

„Wir wollen Japans wichtigste Lebensader zwischen Tokio und Osaka als Absicherung gegen ein schweres Erdbeben

verdoppeln“, sagt JR-Tokai-Managerin Masako Sanada, zumal die fast 50 Jahre alte Shinkansen-Strecke renovierungsbedürftig sei. Aufgrund von Kurven könnten die Züge dort im Schnitt nicht schneller als Tempo 270 fahren. Die künftig parallelen Strecken würden nicht konkurrieren, sondern sich ergänzen: Mit zwei Linien ließen sich die Haltepunkte zwischen Tokio und Osaka besser bedienen. Ein Großteil der Flugreisenden zwischen den beiden Städten werde auf die Maglev-Bahn umsteigen. „Die neue Strecke wird eine große wirtschaftliche Wirkung ausüben“, sagt auch Yasuhiro Matsumoto von Shinsei Securities. „Entscheidend ist, ob sich die Investition finanzieren lässt.“

Hier setzt JR-Tokai-Chef Kasai darauf, die Ausgaben zeitlich zu verteilen und die Rückzahlung maximal zu strecken. Zurzeit existiert von der geplanten Magnetbahnverbindung nur eine 18 Kilometer lange Teststrecke. Bis 2013 sollen drei Milliarden Euro in die Verlängerung auf 42 Kilometer fließen. Die Baukosten von 41 Milliarden Euro für den insgesamt 286 Kilometer langen Streckenabschnitt von Tokio bis Nagoya laufen in einem Zeitraum von zehn Jahren auf und werden teilweise mit Anleihen und Krediten finanziert. Die Rückzahlung könnte 25 bis 30 Jahre dauern, räumt Chairman Kasai ein.

Schon im ersten Betriebsjahr 2027 will JR Tokai schwarze Zahlen schreiben – obwohl ein Maglev-Zug mit 16 Waggons für 1000 Personen knapp ein Viertel weniger Passagiere befördert als der Shinkansen. Die Betriebskosten von 140 Millionen Euro jährlich liegen sogar um die Hälfte höher, so verbraucht der Maglev dreimal mehr Strom. Dennoch soll eine Maglev-Fahrkarte von Tokio nach Osaka nur 8,70 Euro teurer sein als beim schnellsten Shinkansen mit 120 Euro. Der laufende Betrieb zwischen Tokio und Nagoya soll so viel einbringen, dass JR Tokai die aufgelaufenen Schulden abtragen und die nächsten 152 Kilometer bis Osaka bauen kann. Diese zweite Teilstrecke kostet 34 Milliarden Euro und soll 2045 in Betrieb gehen.

Ohne staatliche Hilfen

Konzernchef Kasai verzichtete bewusst auf Finanzhilfe der öffentlichen Hand. Die Kosten für Entwicklung und Teststrecke übernahm JR Tokai zu 80 Prozent selbst – auch weil Japan hoch verschuldet ist und viele Politiker den Maglev für ein teures Spielzeug halten. Nach jahrelangen Debatten hatten die JR-Tokai-Manager die Nase voll und setzten auf eigene Kraft, zumal es bei staatlich geförderten Bahnprojekten häufig Verzögerungen gab.

Das Projekt ist ambitioniert. JR Tokai will die Investition stemmen, ohne die Dividende zu streichen und sich

übermäßig zu verschulden. Die Gesamtschulden dürfen 44 Milliarden Euro nicht übersteigen. Das wäre vier Mal mehr als das Aktienkapital, kalkuliert wird mit drei Prozent Zinsen. Weil JR Tokai Ende März schon mit 30 Milliarden Euro in der Kreide stand, müssen zwei Drittel der Maglev-Investitionen aus laufenden Einnahmen finanziert werden. Das scheint machbar, da JR Tokai als Cash-Flow-König unter Japans Eisenbahnen gilt und zuletzt über mehr als eine Milliarde Euro an flüssigen Mitteln verfügte. „Die Tokio–Osaka-Strecke ist ein Goldesel“, sagt Mana Nakazora vom Brokerhaus BNP Paribas in Tokio.

US-Verkehrsminister Ray LaHood zeigte sich nach einer Probefahrt im Mai 2010 beeindruckt, wie ruhig und stabil der schlanke Maglev die Test-Betontrasse befuhr. Damit hat JR Tokai die Chancen verbessert, mit den Amerikanern ins Geschäft zu kommen. Bekommen die Japaner den Zuschlag, würde die US-Strecke sogar vor ihrer eigenen in Betrieb gehen.

Textauszug

Central Japan Railway Co. hat die Weisung aus dem Verkehrsministerium veröffentlicht, mit dem Bau der geplanten 550 km Chuo Shinkansen Magnetschwebbahn zwischen Tokio und Osaka zu beginnen. Verkehrsminister Akihiro Ohata unterzeichnete am 27. Mai den Auftrag für das knapp 80 Milliarden € Projekt (9 Billionen Yen) von Tokio nach Osaka.

Der japanische Magnetschnellbahnzug (Maglev) wird die beiden Metropolen in nur 67 Minuten mit Geschwindigkeiten bis zu 600 Kilometern pro Stunde verbinden und damit etwa doppelt so schnell verkehren wie die bisher schnellsten Hochgeschwindigkeitseisenbahnen der konventionellen Rad-Schiene-Technik.

Schon im Dezember 2008 hatte JR Central verbindlich zugesichert, die Verantwortung für Bau und Betrieb der Linie übernehmen zu wollen. Im Dezember 2010 hatte JR Central daraufhin von der Regierung die grundsätzliche Genehmigung zur konkreten planerischen Ausarbeitung des Projekts erhalten und begann mit Umweltverträglichkeitsprüfungen für verschiedene Routen durch die japanischen Alpen nördlich des Fuji-Vulkans. Der Beginn der Bautätigkeiten ist nun für das Geschäftsjahr 2014 (mit Beginn April) verbindlich terminiert.

Der Bau der 600 Stundenkilometer Magnetschnellbahn wird die bestehende, veraltete Tokaido Shinkansen-Strecke (ein konventionelles Rad-Schiene-System) entlasten und die Fahrzeiten zwischen den vier wichtigsten japanischen Städten - Tokyo - Nagoya - Kyoto - Osaka auf etwa ein Drittel reduzieren. Mit Betriebsaufnahme wird Nagoya nur noch 40 Minuten Fahrtzeit von Tokyo entfernt sein. Die Reise zwischen Osaka und Tokyo wird nur noch etwa 60 Minuten dauern. Die ersten 290 km der Strecke zwischen Tokio und Nagoya werden im Jahr 2027 in den kommerziellen Betrieb gehen, der zweite Abschnitt nach Osaka bis 2045.

Nachdem die Magnetbahnstrecken in Shanghai (Transrapid) und Nagoya (Linimo) die ersten, vorsichtigen kommerziellen Anwendungen der neuen Magnetbahn-Technologien waren, ist nun mit einem deutlichen Wachstum des Weltmarktanteils von Magnetbahnen zu rechnen. Die Kunden-Nachfrage nach Magnetbahnen wie dem deutschen Transrapid, dem japanischen MLX, dem Linimo und dem koreanischen Rotem Maglev wird aller Voraussicht nach deutlich steigen. Die magnetbahn-kritische Haltung vieler Teile der europäischen Bahnindustrie, die ihre Umsatzperspektiven meist noch in Aufträgen für Wartung und Verschleißkompensation bei konventioneller Rad-Schiene sieht, wird sich mittelfristig wohl kaum mehr durchhalten lassen. Für die laufenden und kommenden Ausschreibungen in Brasilien, Spanien (Teneriffa), der Türkei und in Malaysia dürfte die Industrie daher gut beraten sein, zukunftsweisende Magnetbahntechnologien (z.B. den Transrapid) im Angebotsportfolio zu haben und sie ernsthaft zu vermarkten.

Da in Europa eine Realisierung von Magnetschnellbahnen nicht zuletzt am "aktiven Desinteresse" von Marktführern der konventionellen Bahnindustrie gescheitert ist, verbleibt als letzte, zentrale Voraussetzung für noch glaubwürdige Angebote im internationalen Markt eine Verfügbarkeit und Nutzung von Magnetschnellbahn-Teststrecken: Die letzte noch existierende Anlage in Europa ist die Transrapid Versuchsanlage im Emsland, Norddeutschland.

<http://www.maglevboard.net>

Anmerkung: Das japanische Maglevsystem beruht auf Elektrodynamik und setzt damit höhere Feldstärken frei als der Elektromagnetische TR 09.

Transrapid-Präsentation in Antalya



Erzielten ein starkes Medienecho in der Türkei: die Veranstalter der Pressekonferenz
(Foto: Özcan)

Am 29. April 2011 fand in Antalya eine Pressekonferenz der türkischen Aktien-Gesellschaft EororapidTR AŞ statt, deren Präsident unser Mitglied Ertan Develik ist, und in der sich weitere GFM-Mitglieder engagieren. Vorgestellt wurden Ergebnisse von Voruntersuchungen über den Streckenverlauf einer Magnetschnellbahnverbindung zwischen Antalya und Alanya.

An der Pressekonferenz nahmen ca. 40 Pressevertreter teil, woraufhin Berichte in 160 Zeitungen bzw. TV-Nachrichtensendungen veröffentlicht wurden. Einzelheiten zum Projekt wurden auch auf der offiziellen Homepage der türkischen Eisenbahngesellschaft TCDD eingestellt. In einigen Presseberichten wurden auch noch zusätzliche Details zur Technik der Magnetschwebetechnologie aufgeführt, die die Journalisten der türkischsprachigen Wikipedia entnahmen.

Nach Worten von Herrn Develik steht die türkische Bevölkerung neuen Technologien offen gegenüber. Deutsche Produkte genießen in seinem Heimatland ein hohes Ansehen. Aber es geht bei dem Magnetschnellbahnprojekt nicht nur um den Verkauf einer neuen Bahnstrecke. Vielmehr soll die Strecke von Seiten der EororapidTR AŞ auch betrieben werden und die Türkei in die Lage versetzt werden, von dort aus weitere Strecken zu vermarkten. Hiervon würden auch Deutsche Unternehmen profitieren.

Eine Transrapidstrecke in dieser Region, die jährlich von 30 Millionen Touristen besucht wird, würde eine hervorragende Werbung für diese Technologie darstellen und insgesamt die weltweiten Vermarktungschancen hierfür erhöhen. Auf diese Weise könnte die Technologie in Deutschland erhalten bleiben. In der Türkei könnten durch den Bau einer Transrapid-Strecke zwischen Antalya und Alanya bis zu 15000 neue Arbeitsplätze entstehen.

Nicht zuletzt könnte ein deutsch-türkisches Magnetschnellbahnprojekt dazu beitragen – so Ertan Develik –, die mehrere Jahrhunderte bestehende deutsch-türkische Freundschaft zu vertiefen.
Michael Dittmer

Deutsche Ingenieurskunst für die Türkei

HOCHTECHNOLOGIE Rodenkircher Horst Wieting will Transrapid-Strecke betreiben – Verhandlungen laufen

Um seine Pläne zu verwirklichen, hat er eine Aktiengesellschaft gegründet. Bald beginnt die Ausschreibung für das Projekt, das ihm eine Herzensangelegenheit ist.
VON TIM GELEWSKI

RODENKIRCHEN – Der Transrapid. Dieser Hochtechnologie-Zug, der mit bis zu 550 Kilometern pro Stunde beinahe lautlos über Führungsmagnete dahinschweben kann. Einst das Vorzeige-Projekt deutscher Ingenieurskunst – dennoch sind hierzulande mehrere Versuche gescheitert, eine Strecke für den Regelbetrieb zu bauen. Der Rodenkircher Horst Wieting glaubt weiter an die Magnetschwebbahn. So sehr, dass er im Dezember 2010 eine Aktiengesellschaft mitgegründet hat, deren erklärtes Ziel es ist, in der Türkei eine Strecke zu bauen und zu betreiben.

„In der Türkei ist das politische Klima für den Transrapid einfach besser. Mein Eindruck ist, dass Projekte dort vom Staat schneller verwirklicht werden“, erklärt der 68-Jährige. Von Antalya bis nach Antalya, rund 130 Kilometer lang soll die Strecke werden. Kosten: über fünf Milliarden Euro.

Entscheidung naht

Von der türkischen Bahn, die vom Staat betrieben wird, gebe es bereits eine Absichtserklärung. Aktuell arbeitet die Euro Rapid TR AS, so der Name der Aktiengesellschaft in deren Vorstand sich Wieting engagiert, an einer Machbarkeitsstudie. Die Endfassung soll im dritten Jahresquartal vorliegen. Als man das Projekt in der Türkei vorstellte, war das Medienecho riesig.

Wieting: „Wenn die Bahn die Studie jetzt positiv annimmt, wird das Projekt ausgeschrieben. Wenn alles gut geht, wollen wir Betreiber der Strecke werden.“

Bis dahin finanziert Wieting „sein“ Projekt mit seinen



Horst Wieting (2. von links) bei der Pressekonferenz der Euro Rapid TR AS zur Vorstellung des Transrapid-Projekts im türkischen Antalya. Das Medieninteresse war laut Bekunden des Rodenkirchers enorm. BILDER: PRIVAT/OPA

WISSENSWERTES ZUM TRANSPRAPHID



Der Transrapid ist ein von Magneten geführter Hochgeschwindigkeitszug.

Seine Entwicklung wurde im Jahre 1969 begonnen.

Anwendungsreife erreichte er erst im Jahre 1991.

Bei Reisen mit Passagieren würde die Betriebsgeschwindigkeit um die 300 km/h liegen. Maximal sind sogar 550 km/h möglich.

In Shanghai liegt seit 2004 die weltweit einzige Strecke mit Regelbetrieb.

Partnern, zwei Türken und fünf Deutschen, aus eigener Tasche.

In Antalya betreibt die Firma ein Büro um Investoren-

anfragen vor Ort bearbeiten zu können.

Der Rodenkircher gerät beim Thema Transrapid ins Schwärmen. Wenn er beginnt,

von dem Hochgeschwindigkeitszug zu erzählen, leuchten seine Augen.

„Zu Beginn der 1980er Jahre habe ich an der Transrapid-Versuchsanlage im Emsland die Stromversorgung mit aufgebaut“, erinnert sich der Elektromeister. Seither habe ihn das Thema nie ganz losgelassen. „Das Antriebsprinzip auf Basis des Linearmotors war damals sehr innovativ“, doziert Wieting und kritzelt mit Bleistift die Skizze eines Motors auf ein Stück Papier.

Um Chancen werben

Richtig begonnen habe sein Engagement aber erst, als er 1998 dem Rodenkircher Freundeskreis Transrapid beitrug. Den hatten technikbegeisterte Berufsschullehrer aus Brake im selben Jahr ins Leben gerufen.

Am 9. Juni 2000 trat er dann der ebenfalls in Rodenkirchen gegründeten Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie bei. Diese setzte es sich zur Aufgabe, für die Chancen dieser „Zukunfts-

technologie“, so Wieting, zu werben. „Das Eisenbahnsystem ist schließlich überaltert.“

In gewisser Weise sei ihm der Transrapid auch ein „patriotisches Anliegen“. „Es ist eine deutsche Entwicklung. Da steckt viel Forschung und Ingenieurskunst drin.“

Keine Garantien

Bislang habe ihn sein Engagement nur Geld gekostet. Langfristig wolle er natürlich welches verdienen. Seine Argumente für das erhoffte Gelingen sind so einfach wie schlüssig. Wieting: „Die Strecke soll von Antalya aus die türkische Riviera entlang verlaufen. 21 Millionen Touristen besuchen die Region jährlich. Denen könnten stundenlange, anstrengende Bustouren erspart werden. Der Transrapid schafft die 130-Kilometer-Strecke in 38 Minuten.“

Wieting verspricht Zuversicht, ist sich aber auch des Risikos bewusst: „Die Gespräche in der Türkei waren positiv, aber – eine Garantie, dass alles klappt, gibt es nicht.“

Nordwest-Zeitung Ausgabe Wesermarsch 13.07.2011

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

HA vomDonnerstag, 7.Juli 2011, Nr. 156,S.1,Olympia-die nächste Abfuhr für Deutschland

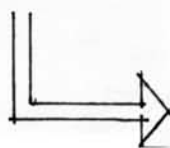
Sehr geehrte Damen und Herren,denkt man daran zurück, daß auch Leipzig seinerzeit mit der Weigerung, die Verkehrstechnik des 21. Jahrhunderts zu realisieren, seinen frühzeitigen Ausstieg um die Bewerbung Olympia 2012 erkennbar beschleunigte, dann kommt die olympische Deklassierung des Leistungsverweigeres München mit nur 25 von 95 Stimmen wenig überraschend.Wer sich um Olympia bewirbt muß mit Zukunftsthemen hervortreten,Aufgeschlossenheit und Dynamik signalisieren, z.B.mit der Magnetschwebetechnik.Auf den verstaubten Glanz alter Zeiten zu setzen wird der Realität nicht gerecht.Die Koreaner haben dies beherzigt, sie repräsentieren eine aufstrebende Region.Mit freundlichen Grüßen Rumpel

Von: "Wulf Rumpel" <Dr_Wulf_Rumpel@gmx.de>

An: briefe@abendblatt.de

Betreff:

Datum: Fri, 08. Jul 2011 14:02:35



Verstaubter Glanz

„Olympia – die nächste Abfuhr für Deutschland“
München verliert den Kampf um die Winterspiele 2018.
Hamburger Abendblatt 7. Juli

Wer sich um Olympia bewirbt, muss mit Zukunftsthemen hervortreten, Aufgeschlossenheit und Dynamik signalisieren. Auf den verstaubten Glanz alter Zeiten zu setzen wird der Realität nicht gerecht. Die Koreaner haben dies beherzigt, sie repräsentieren eine aufstrebende Region.

Wulf Rumpel, per E-Mail

Weitere 1,5 Millionen Euro für Transrapid-Versuchsanlage

SAMSTAG,
23. JULI 2011

Bund gibt Mittel frei – Gitta Connemann lobt Mitarbeiter: „Andere hätten den Mut verloren“

pm/ys **BERLIN/LATHEN.** Das Bundesfinanzministerium stellt weitere 1,5 Millionen Euro für die Transrapidversuchsanlage Emsland (TVE) in Lathen bereit. Das hat die CDU-Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann gestern mitgeteilt.

Der Entscheidung vorausgegangen seien intensive Gespräche im Bundesverkehrsministerium mit dem parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann, an denen

auch der Geschäftsführer der Betreibergesellschaft IABG, Prof. Rudolf F. Schwarz, und der Betriebsleiter der TVE, Dr. Ralf Effenberger, teilgenommen hatten. Die Finanzierung des Bundes wäre am 22. Juli ausgelaufen, so Connemann in einer Pressemitteilung. Im Haushalt 2011 sei zwar ein Gesamtansatz in Höhe von 5,95 Millionen Euro vorgesehen, der aber mit einer Haushaltssperre belegt sei. Nach Vorlage eines Grob-

konzepts für den Rückbau waren bislang Mittel in Höhe von rund 3,5 Millionen Euro freigegeben worden.

Um die Bewilligung der weiteren 1,5 Millionen Euro zu erreichen, hätten alle Beteiligten „an einem Strang gezogen“ so die Abgeordnete. Besonders hob sie den Einsatz der Geschäftsleitung und des Betriebsrates der IABG hervor. „Andere hätten den Mut verloren. Das zeigt einmal mehr die besondere

Identifizierung mit einer einmaligen Technologie. Die Mitarbeiter der TVE haben dem Technologiestandort Lathen auch unter schwierigsten Bedingungen die Treue gehalten.“ Der Betrieb habe sich dabei auf die Unterstützung der politischen Gemeinde verlassen können.

Samtgemeindegemeindermeister Kar-Heinz Weber (CDU) kommentierte das Ergebnis mit Erleichterung: „Unser gemeinsamer Einsatz

hat sich gelohnt. Sollte eine Anwendungsstrecke auf Teneriffa gebaut werden, sehe ich weitere Chancen für die Versuchsanlage. Ich hoffe, dass auch die Überlegungen, die Anlage für die Erprobung der Elektromobilität zu nutzen, bald positiv entschieden werden.“

Nun sind laut Connemann im Bundeshaushalt noch eine Million Euro für die TVE vorgesehen. Allerdings seien die Mittel gesperrt, bis weitere

Voraussetzungen seitens der IABG erfüllt würden. Dazu gehöre die Konkretisierung des Konzepts für den Rückbau der Anlage. Über die Freigabe der Mittel werde bis zum Jahresende entschieden. Die Förderung des Bundes sei damit zu Ende. „Allen Beteiligten ist klar, dass die TVE ab 2012 auf der Basis eines Anwendungsprojektes zu führen wäre. Aber bis dahin wird sich der Bund engagieren.“ Ems-Zeitung vom 23.07.2011

Türkei plant Magnetbahn-Strecke

Die beiden türkischen Touristenorte Antalya und Alanya an der Mittelmeerküste sollen per Magnetbahn-Schnellzug miteinander 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 würde er 38 Minuten benötigen. Hinter dem Plan stehe die türkische Eisenbahnverwaltung, das Investitionsvolumen werde mit 5,5 Milliarden Euro veranschlagt. W/S

Welt am Sonntag, 30.05.2010, Seite 87 (Reisen)

KONTAKT

Ihre Redaktion
0 49 61/808-
H.Hartwig (hh) -10
Sekretariat -11
Fax -52
redaktion@ems-zeitung.de

Verkehr Ramsauer trommelt für Transrapid - auf Teneriffa

Berlin (dpa) - Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hat die deutsche Industrie wegen ihrer zögerlichen Haltung zur Vermarktung der Magnetschwebebahn Transrapid kritisiert. Der Bund habe 1,5 Milliarden Euro in das - inzwischen schon nicht mehr ganz taufische - Projekt investiert.

«Nun ist es an der Wirtschaft, die Voraussetzungen für eine weitere Vermarktung der Technologie zu erhalten», sagte Ramsauer dem Magazin «Der Spiegel». Derzeit hat die Kanareninsel Teneriffa Interesse an dem Transrapid. Inselpräsident Ricardo Melchior bat laut dem Bericht in einem Brief an Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU), sich bei den Herstellern ThyssenKrupp und Siemens für den Bau stark zu machen. Hans-Jörg Grundmann, Chef der Sparte Mobility bei Siemens, sagte dem «Spiegel», es gebe zwar Hinweise auf mögliche neue Strecken. «Unmittelbare, realistische Vermarktungschancen sehen wir derzeit aber nicht.»

Der Transrapid ist weltweit nur auf der Strecke zwischen dem Flughafen und der Innenstadt in der chinesischen Metropole Shanghai offiziell im Einsatz. Den lange geplanten Bau vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen kippten der Bund und das von der CSU regierte Land Bayern 2008 - nach dem Abgang von Ministerpräsident Edmund Stoiber, der als Verfechter des Projekts bekannt war. Auf einer Teststrecke im Emsland war die Magnetschwebebahn bereits seit 1984 im Einsatz.



Und immer wieder der alte Traum vom Schwebenden Zug!

DIENSTAG, 30. AUGUST 2011

Transrapid fährt am Mittwoch

LATHEN/DÖRPEN/EH – Wer den Transrapid noch vor der möglichen Schließung der Versuchsstrecke im Emsland live erleben möchte, hat dazu an diesem Mittwoch Gelegenheit. Wie vom Transrapid-Info-Zentrum in Lathen am Montag bestätigt wurde, wird der Zug vom Typ „09“ am Vormittag auf der insgesamt 31 Kilometer langen Strecke getestet. Er ist also auch vom „Besucherhügel“ nahe der B 70 zwischen Dörpen und Lathen gut auf der Nordschleife zu sehen. Das Besucher-Zentrum in Lathen bleibt bis zur möglichen Schließung Ende des Jahres täglich montags bis freitags von 9 bis 16.30 Uhr geöffnet. Es besteht dort auch die Möglichkeit, einen Film über die Magnetschwebebahn zu sehen. Weitere Informationen gibt es im „Besucherturm“ in Dörpen, der allerdings nur sonnabends und sonntags von 10 bis 16 Uhr geöffnet ist.

Windkraft News / Kassel. Was nicht alles herauskommen kann, wenn der gute alte Transrapid sozusagen Pate steht: Forscher Uni Kassel und des Fraunhofer Instituts für [Windenergie](#) und Energiesystemtechnik entwickeln derzeit einen magnetisch gelagerten Ringgenerator, der robuster, wartungsfreundlicher und effizienter als die momentan verwendeten Generatoren sein soll. Der Generator – er wandelt mechanische [Energie](#) des sich drehenden Rotors in elektrischen Strom – gilt als Herzstück der [Windkraftanlage](#). Problematisch ist deren Gewicht: Ein Großer Generator von Enercon etwa bringt satte 250 Tonnen auf die Waage.

Die Forscher aus Kassel entwickelten deshalb eine neuartige Architektur für Windkraftgeneratoren. Der Generator wird nicht mehr in der Gondel der [Windkraftanlage](#) platziert, sondern in einem Ring mit 20 bis 24 Meter Durchmesser, der durch Streben mit der Gondel verbunden wird. Mit dem Gewicht des elektromagnetisch aktiven Teils des Generators wollen man bei einer Zehn-Megawatt-Anlage unter 20 Tonnen bleiben, so die Forscher. Die Wissenschaftler wollen die im Generator auftretenden Kräfte mit Magnetfeldern bändigen.

– Anzeige –



www.pro-transrapid.org



Mobility Evolution



Magnetringgenerator Nahaufnahme
(Quelle: Prof. Dr.-Ing. Siegfried Heier / Universität Kassel)

Prinzip des Magnetringgenerators

Das Prinzip des Ringgenerators ist zum Teil an die Antriebstechnik des Transrapid angelehnt. Diese Schwebebahn verfügt an ihrer Unterseite über Permanentmagnete. Sie bewegt sich mittels eines magnetischen Kraftfelds und elektrischem Strom kontaktlos über einen Fahrweg. Der in den Fahrweg integrierte Elektromotor wandelt Strom in mechanische Energie, also Vortrieb.

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

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

Connemann: „Transrapid schwebt weiter“

WIRTSCHAFT CDU-Bundestagsabgeordnete widerspricht einem Bericht der „Wirtschaftswoche“

Die Aussage des Magazins, das Aus der Versuchsstrecke stehe bevor, sei falsch, so die Leerranerin. Geld für Lathen stehe bereit.

VON ELKE WIEKING

EMSLAND/OSTFRIESLAND - Die CDU-Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann muss sichtlich an sich halten, um nicht sauer zu werden. Die „Wirtschaftswoche“ hatte am Wochenende gemeldet, dass die Transrapid-Teststrecke vor dem Aus stehe, die Versuchsanlage (TVE) im emsländischen Lathen stehe nun vor der Abwicklung. Dem widerspricht die Leerraner Bundestagsabgeordnete. Mehr als neun Millionen Euro stünden im Haushaltsentwurf der Bundesregierung für 2012 für den „Rückbau der TVE“, so die „Wirtschaftswoche“. Und: Die Teststrecke habe nur eine Zukunft, wenn die Betreibergesellschaft IABG ein neues Nutzungskonzept habe. Dafür läge dem Bundesverkehrsministerium aber noch kein Antrag für Projektförderung vor.

Connemann entgegnet: Ein Antrag auf Projektförderung von Elektromobilität sei von der IABG schon vor geraumer Zeit gestellt worden und liege dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vor. „Es ist in Kürze mit einer Entscheidung zu rechnen.“ Die CDU-Bundesabgeordnete meint damit das neue Nutzungskonzept der IABG, die Versuchsstrecke künftig in ein Forschungszentrum für Elektromobilität umzufunktionieren. Erst Mitte Juli hätten



Im April 2010 posierten die CDU-Abgeordnete Gitta Connemann und Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) vor einem Transrapid auf der Versuchsstrecke im Emsland. Ramsauer war seinerzeit voller Zuversicht, dass die Teststrecke erhalten bleibt.

ARCHIVBILD

sie und die IABG die Zusage vom Bundesverkehrsministerium für weitere 1,5 Millionen Euro bekommen, damit der Teststreckenbetrieb in Lathen fortgesetzt werden könne.

„Der Transrapid schwebt im Emsland weiter“, so Connemann. Nichts habe sich geändert. Eine weitere Million Euro seien im Haushalt des Bundes noch gesperrt, bis die IABG „weitere Voraussetzungen erfüllt habe“. Dazu gehöre auch „die Konkretisierung eines Konzepts für den Rückbau der Anlage.“ Denn der Bund wird sich, wie

angekündigt, Ende dieses Jahres aus der Finanzierung der Versuchsstrecke verabschieden. So lange werde sie weitergeführt, „um die vorhandenen Chancen auf eine Vermarktung des Transrapid zu wahren“, teilte gestern die Ministeriumssprecherin Julie Heinle auf Nachfrage mit. Gleichzeitig habe die IABG aber den Rückbau vorzubereiten. „Der Bund hat bislang 1,5 Milliarden Euro in die Entwicklung und Erprobung dieser Zukunftstechnologie investiert. Nun ist es an der Wirtschaft, die Voraussetzungen für eine weitere Ver-

marktung der Technologie zu erhalten“, so Heinle.

Auf die Wirtschaft setzt nach wie vor auch der Bürgermeister der Samtgemeinde Lathen, Karl-Heinz Weber. Er hofft, dass der Transrapid doch noch nach Teneriffa verkauft wird – immerhin stehen rund 60 Arbeitsplätze auf der Teststrecke in Lathen auf dem Spiel.

Beim Landkreis Emsland gibt man sich nicht so optimistisch. Die Entscheidung, Gelder für den Rückbau der Transrapid-Anlage in den nächsten Bundeshaushalt zu stellen, nehme man „mit Be-

dauern zur Kenntnis“, hieß es auf Anfrage.

Aber seit Weihnachten sei der Landkreis nicht mehr an den Gesprächen um die Zukunft des Transrapids beteiligt gewesen. „Wir hätten es begrüßt, wenn die Infrastruktur für die Einrichtung eines Zentrums für Elektromobilität erhalten geblieben wäre, aber ohne diese Infrastruktur ist dieses Vorhaben nicht umzusetzen“, teilte Landkreissprecherin Anja Rohde mit.

Die Betreibergesellschaft IABG reagierte gestern nicht auf eine Anfrage der OZ.

Ems-Zeitung vom 30.08.2011

In der Werkstatt der Magnetfeldmacher

Seit Jahren liefern sich Wissenschaftler auf beiden Seiten des Atlantiks einen Wettstreit: In dessen Zentrum steht die Frage, wer das stärkste Magnetfeld erzeugen kann. Lange Zeit hatten die Spezialisten des National High Magnetic Field Laboratory in Los Alamos die Nase vorn und konnten zuletzt eine Feldstärke von 89 Tesla vorweisen. Jetzt haben ihnen die Forscher des Helmholtz-Zentrums Dresden-Rossendorf den Rang abgelaufen und einen neuen Rekord aufgestellt. Ihnen ist es gelungen, ein Magnetfeld mit einer Feldstärke von 91,4 Tesla herzustellen. Zum Vergleich: Ein handelsüblicher Kühlschrank arbeitet mit 0,05 Tesla, ein hochauflösender Kernspintomograph in der klinischen Anwendung mit etwa drei Tesla. Die neuen technischen Möglichkeiten will man in Dresden vor allem dazu nutzen, neue Erkenntnisse auf dem Gebiet der Materialforschung zu gewinnen.

Wollen Materialforscher einen Stoff auf seine Eigenschaften hin abklopfen, stehen ihnen mehrere Stellschrauben zur Verfügung. Sie verändern beispielsweise die Temperatur, den Druck oder das Magnetfeld und beobachten, wie das Material darauf reagiert. Gerade von der letzten Variante kann man wohl noch einige Überraschungen erwarten. Denn in den vergangenen Jahrzehnten haben die Wissenschaftler den technisch zugänglichen Feldstärken-Bereich fortwährend erweitert. Je stärker das Magnetfeld war, desto mehr neue Phänomene wurden entdeckt oder Anwendungen ermöglicht. Zur Erinnerung: Im Jahr 1980 experimentierte Klaus von Klitzing beispielsweise mit Halbleitern, die er einem Magnetfeld von 25 Tesla aussetzte. Dabei entdeckte er den Quanten-Hall-Effekt, die quantenmechanische Variante des klassischen Hall-Effekts, was ihm fünf Jahre später den Physik-Nobelpreis eintrug. Starke Magnetfelder nutzt man heute zur Herstellung leistungsfähiger Dauermagneten. Mit ihnen lassen sich Magnetschwebbahnen beschleunigen, oder sie umschließen das Plasma bei Kernfusionsexperimenten.

Will man extrem starke Magnetfelder erzeugen, so bedarf es einiger Anstrengung. Die Leistung eines herkömmlichen Elektromagneten lässt sich nicht so einfach nach oben schrauben. Die Ursache dafür ist die sogenannte Lorentzkraft. Diese tritt immer dann auf, wenn elektrische Ladungen in einem Magnetfeld bewegt werden. Fließt ein elektrischer Strom durch eine Spule, so erzeugt er ebenfalls ein Magnetfeld, das wiederum versucht, die Elektronen aus der Spule herauszudrücken. Je stärker der Strom in der Spule ist, desto stärker ist auch die Lorentzkraft. Bei hundert Tesla etwa herrscht im Innern der Spule ein Druck von vier Milliarden Pascal (Gigapascal), was dem Vierzigtausendfachen des Luftdrucks auf Meereshöhe entspricht. Ohne besondere Vorkehrungen würde das Material zerreißen.

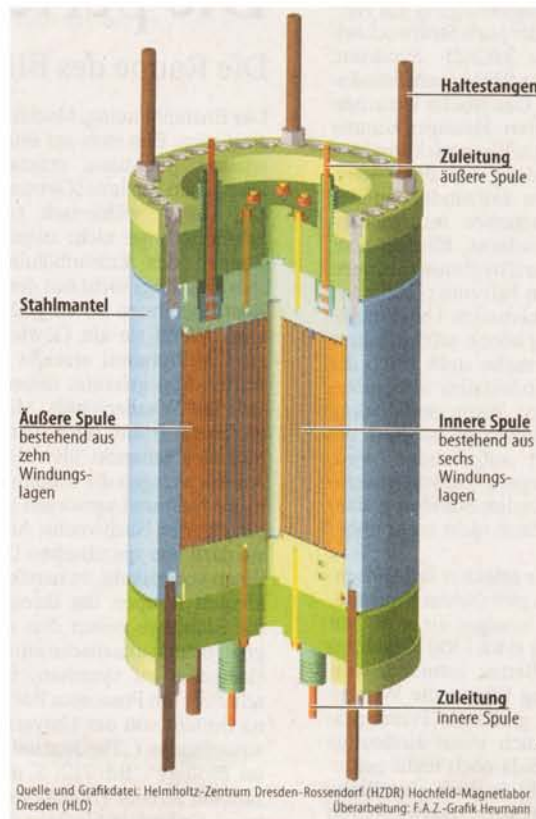
Aus diesem Grund ist der Magnet in Dresden-Rossendorf eine Spezialkonstruktion. In einem Stahlzylinder sind zwei Spulen ineinandergesetzt, deren Magnetfelder sich addieren. Die innere Spule ist aus einer hochfesten Kupfer-Niob-Legierung gewickelt worden – sechs Lagen des Drahts liegen übereinander. Die äußere Spule besteht aus zwölf Lagen von daumendickem Kupferdraht. Zur Verstärkung wurde der Draht mit einer extrem reißfesten, isolierenden Kunstfaser umflochten und jede einzelne Lage mit Epoxidharz bestrichen. Die gesamte Magnetspule wiegt zweihundert Kilogramm, hat aber nur einen Durchmesser von zweiunddreißig Zentimetern und eine Höhe von knapp einem halben Meter. Damit ist sie erstaunlich kompakt – Vorläufermodelle waren oft doppelt so groß.

Die Forscher können aber nur für recht kurze Zeit das Magnetfeld aufbauen. Eine Zehntelsekunde dauert der Stromstoß von etwa 23 000 Ampère, der durch die äußere Kupferspule jagt. Dadurch entsteht ein Magnetfeld von etwa vierzig Tesla. Für zehn Millisekunden wird dann ein zusätzlicher Strompuls von etwa 40 000 Ampère durch die innere Spule geschickt, die dadurch ein zusätzliches Magnetfeld von fünfzig Tesla liefert. Durch den Strompuls erhitzt sich der Magnet binnen einer Zehntelsekunde um zweihundert Grad. Damit das Ma-

Anmerkung:

Das kam für die Herren von Las Alamos wohl etwas überraschend. Wieso können die das schon wieder?

terial bei der Belastung nicht schmilzt, kühlt man die Spulen mit flüssigem Stickstoff. Nach dem Stromstoß besitzt der Magnet Raumtemperatur, und es dauert mitunter länger als eine Stunde, bis das heftig brodelnde Stickstoffbad sich wieder beruhigt hat und die Spule abermals gekühlt werden kann. Eine eigens errichtete Energieversorgungsanlage, eine Hal-



le voller Kondensatoren, gewährleistet den Betrieb des Magnetlabors. Diese Kondensatorbank lässt sich innerhalb von neunzig Sekunden auf 24 000 Volt aufladen und kann die erforderliche Energiemenge von bis zu fünfzig Millionen Joule speichern. Auf einen Schlag können die Kondensatoren entladen werden und liefern dann bis zu 500 000 Ampère.

Im Zentrum des gewaltigen Magnetfelds werden die zu untersuchenden Proben plaziert. Die beiden Spulen verfügen dazu über einen entsprechenden Hohlraum. "Wir können mit dem Magnetfeld ganz neue Einblicke in das Innere von Supraleitern oder Metallen gewinnen", erklärt Joachim Wosniza, Leiter des Hochfeldlabors am Helmholtz-Zentrum Dresden-Rossendorf. Untersucht werden beispielsweise Supraleiter, die zu den sogenannten Eisenpniktiden gehören. Diese eisen-und-arsenhaltigen Verbindungen, die man erst seit ein paar Jahren kennt, verlieren ihren elektrischen Widerstand, wenn man sie auf etwa minus 218 Grad kühlt.

Warum das Material, von dem man sich ein großes Potential für technische Anwendungen erhofft, supraleitend wird, lässt sich mit den gängigen Theorien aus der Festkörperphysik nicht erklären. Offenbar erfolgt die Su-

praleitung nicht nur entlang der Gitterebenen des Kristalls, sondern in allen drei Raumrichtungen.

Die Wissenschaftler vermessen nun, wie der verlustfreie Stromtransport auf das Anlegen starker Magnetfelder reagiert. So wollen sie den Mechanismus der Supraleitung bei den Eisenpniktiden weiter entschlüsseln.

Ein weiteres Forschungsthema ist das seit 25 Jahren bekannte Phänomen der Hochtemperatur-Supraleitung, die in den sogenannten Kupraten bei vergleichsweise hohen Temperaturen auftritt. An den Mineralien auf Basis von Kupferoxid interessiert besonders die Frage, wie stark die Elektronen in den Cooper-Paaren miteinander gekoppelt sind. Dabei handelt es sich um Paare von Leitungselektronen, die sich unterhalb einer Sprungtemperatur zusammenfinden und so ohne Verluste durch das Kristallgitter wandern. Für die Bildung von Elektronen-Paaren in Hochtemperatur-Supraleitern bedarf es einer recht starken Bindungskraft. Noch immer ist ungeklärt, was die Elektronen so stark bei Temperaturen aneinanderbindet, bei denen konventionelle Supraleiter längst normalleitend werden. Einige Forscher glauben, daß für die Paarung magnetische Wechselwirkungen verantwortlich sind. Dem wollen die

Wissenschaftler am Helmholtz-Zentrum nachgehen.

Ein anderes Forschungsfeld beschäftigt sich mit Nanoröhrchen auf Basis von Kohlenstoff. Den Wissenschaftlern aus Dresden ist es vor kurzem gelungen, metallische einwandige Nanoröhrchen durch starke Magnetfelder in halb-leitende Varianten umzuwandeln. Im Magnetfeld ändert sich die Bandstruktur des Materials, und es tritt eine Energielücke auf, wie sie typisch für jeden Halbleiter ist. Dieses quantenmechanische Phänomen wird als Aharonov-Bohm-Effekt bezeichnet.

Derzeit gibt es am Helmholtz-Zentrum Dresden-Rossendorf fünf Pulszellen, in denen jeweils eine Magnetspule betrieben wird, darunter auch der Rekordmagnet. Rund siebzig externe Nutzergruppen kommen pro Jahr nach Dresden und vermessen ihre Proben. Die Nachfrage steigt beständig, weshalb nun sechs weitere Messzellen gebaut werden.

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG



Panorama

04.03.2011

Die Zukunft des High-Tech-Zuges

GUT, DU HAST AN DIE ZUKUNFT GEDACHT!

In Deutschland: Der Transrapid gilt bei seinen Fans als High-Tech-Projekt mit Zukunft. Doch in Deutschland sind bislang alle Versuche gescheitert, den Hochgeschwindigkeitszug im kommerziellen Regelbetrieb einzusetzen: Planungen für Strecken zwischen Berlin und Hamburg, im Ruhrgebiet oder in München wurden wegen hoher Kosten eingestellt. Im Ausland: Bislang gibt es nur in der chinesischen Metropole Schanghai einen Transrapid-Linienvkehr.

Seine Befürworter sehen aber nach wie vor Chancen. Konkret im Rennen ist der Magnetzug auf der Kanaren-Insel Teneriffa und in Brasilien. Für Teneriffa laufe eine Machbarkeitsstudie, sagte ein Sprecher des Bauunternehmens Bögl, das Komponenten für den Fahrweg herstellt. Auch in Brasilien gibt es Interesse. Derzeit würden Angebote kalkuliert, hieß es. Überlegungen gebe es beispielsweise auch in den arabischen Ländern, den USA und den Niederlanden.

Die Vorteile: Im Vergleich zum konventionellen Rad-Schiene-System kann der Transrapid größere Steigungen meistern. In bergigen Gegenden müssten so beispielsweise weniger Tunnel gebaut werden. Transrapid und konventioneller Hochgeschwindigkeitszug seien unter diesen Bedingungen von den Kosten her neutral, sagte der Bögl-Sprecher. (dpa)

JAPAN

Neue Magnetbahn soll Exportschlager werden

von Eberhard Krummheuer und Jan Keuchel

Japan will endlich Fukushima hinter sich lassen - und wieder mit Technologien punkten. Den Durchbruch soll die neue Magnetschwebbahn bringen. Der japanische Optimismus erinnert an die hochfliegenden deutschen Pläne.



Testfahrt einer Magnetschwebbahn in Japan im Dezember 2003. Neue für 2027 geplante Züge sollen 500 Stundenkilometer erreichen.

Quelle: AP

21.08.2011 19:03

Tokio, Düsseldorf. Yoshiomi Yamada, Präsident der Eisenbahngesellschaft Central Japan Railway, will das Erdbeben vom Frühjahr und seine katastrophalen Folgen endlich vergessen. Das Land müsse wieder "seinem Namen als technologische Führungsmacht gerecht werden", erklärte er kürzlich.

Dazu setzt die Bahn, die in Japan JR Tokai heißt, auf Technologie für Magnetbahnen. Nicht nur für den Eigengebrauch, sondern als Exportschlager für Schnellbahnstrecken auf der ganzen Welt.

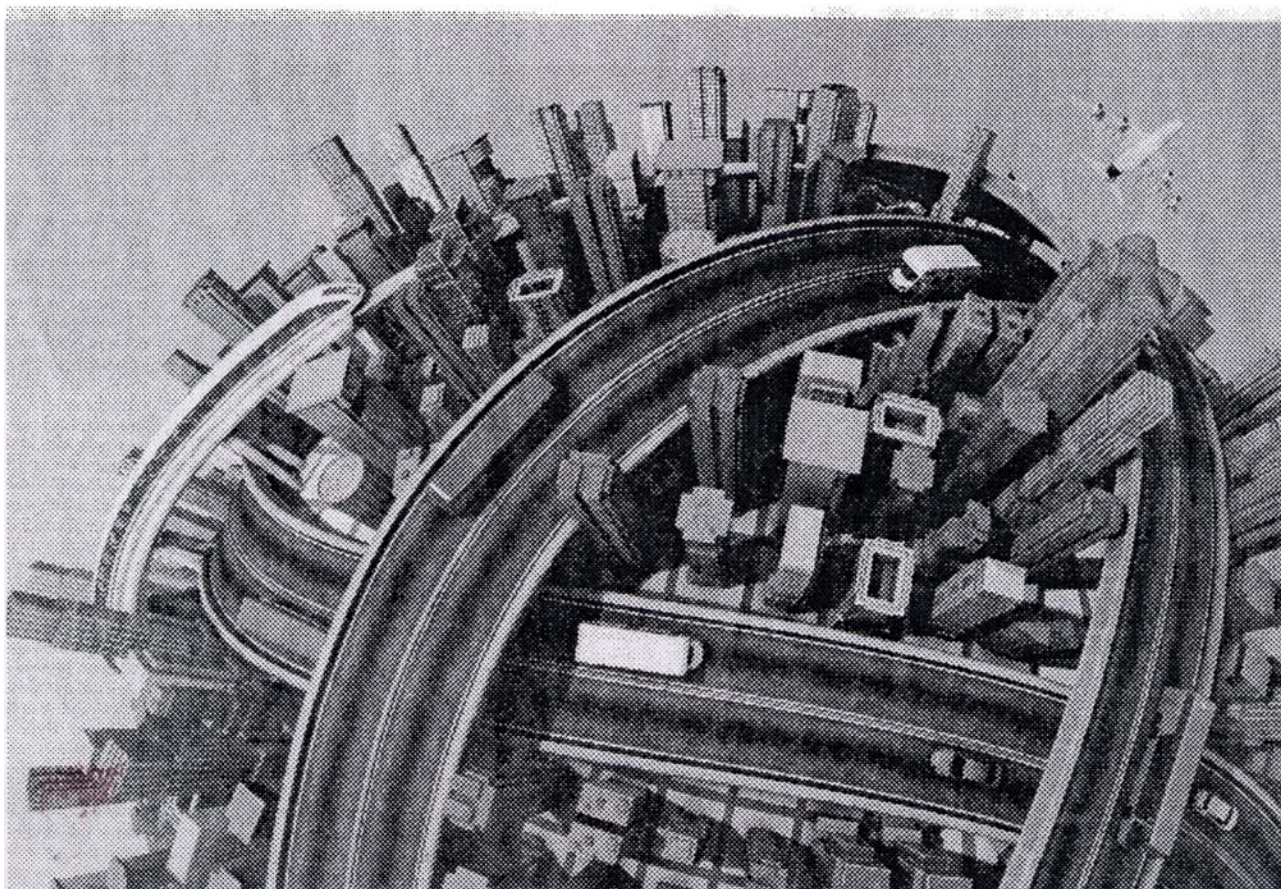
Den Durchbruch soll eine neue Schwebbahn bringen: Mit einem Spitzentempo von 500 Stundenkilometern soll sie an der japanischen Ostküste zwischen Tokio und Nagoya verkehren. Ab dem Jahr 2027 wird es nach den offiziellen Plänen so weit sein, später will die japanische Bahn die Strecke bis Osaka verlängern. Dann könnte der Zug den legendären Shinkansen ersetzen, dessen Strecke nach jahrzehntelanger Beanspruchung reif für den Ruhestand sein wird. Die Schwebbahn soll in voller Fahrt zehn Zentimeter über den Schienen schweben, aber bei langsamem Tempo auf Rädern rollen. Wenn die Strecke steht und der Zug fährt, so die Hoffnung der Ingenieure, dürfte es dem Bahnkonzern relativ leichtfallen, die Technik weltweit zu vermarkten. Während China mit Riesenschritten Hochgeschwindigkeitsstrecken auf Basis herkömmlicher Bahntechnik vollendet, legen Japans Bahnindustrielle und Verkehrspolitiker alle Hoffnungen in ihre Magnetbahn. Mit der Technik wollen sie selbst gegen Hochgeschwindigkeitsprojekte mit klassischen Zügen wie dem ICE oder dem TGV antreten.

International locken gut gefüllte Geldtöpfe. In der Wirtschaftskrise haben Staaten große Konjunkturprogramme aufgelegt, die viel Geld für Straßen- und Bahnvorhaben bereithalten. So will US-Präsident Barack Obama für die nächsten sechs Jahre etwa 53 Milliarden Dollar allein in Bahnprojekte stecken.

In Sachen Magnetschwebetechnik zielt JR Tokai deshalb vor allem auf die Strecke von Washington nach Baltimore. Die 40-Meilen-Strecke ließe sich zudem weiter ausbauen bis nach New York und Boston. "Unsere Priorität ist es, die Magnetschwebbahn in den USA zu promoten", sagt Yoshiyuki Kasai, Chairman von JR Tokai. Hinzu kämen Projekte in den rasant wachsenden Schwellenländern wie Vietnam oder Brasilien, deren Nachfrage nach schnellen Transporten ebenfalls wachse.

Die Investitionen könnten auch in Japan zum Problem werden. Für die 290 Kilometer lange Vorzeigestrecke Tokio-Nagoya, die die neue Magnetbahn in 40 Minuten statt des Shinkansen in 90 Minuten zurücklegen soll, rechnet JR Tokai mit der sagenhaften Investition von 5,1 Billionen Yen, gut 45 Milliarden Euro. Das ließe sich leicht finanzieren, heißt es im Unternehmen: "Basierend auf einem jährlichen Cash-Flow von 250 bis 300 Milliarden Yen werden die Investitionen in 25 bis 30 Jahren zurückgezahlt sein."

Immerhin hat sich die Bahn eine zusätzliche Geldquelle erschlossen: Ab 2013 will der Konzern Tickets für Testfahrten verlosen und verkaufen. Das Interesse ist groß: Für eine Testfahrt im neuesten Shinkansen bekam das Unternehmen knapp 250000 Bewerbungen.



Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel, 21 255 Tostedt, Am Toberbusch 19 Landkreis Harburg
FAZ Verlagsbeilage 13. September 2011, Nr. 213

Sehr geehrte Damen und Herren, Sie machen sich berechtigt Gedanken über zukünftige Mobilität ohne Grenzen und gestalten sogar eine Sonderseite, gut so. Die Eröffnungsgrafik läßt auch schon mal auf Grundsätzliches hoffen, zeigt sie doch die Magnetschnellbahn zusammen mit Straßen- und Flugverkehr, sehr vorausschauend. Von der dogmatisch verehrten Schiene im so genannten Schnellverkehr nichts zu sehen, na endlich. Wenn auch spät, langsam kehrt doch klare Einsicht ein, denkt mancher, aber dann lassen Sie Herrn Dr. Grube gleich zu Anfang beschreiben, wie er sich das Miteinander vorstellt, ausgerechnet den vom Berufsschullehrer zum Oberbahner aufgestiegenen Nachlaßverwalter einer in Agonie liegenden Technik mit den Fehlleistungen eines Herrn Dr. h.c. Mehdorn im Gepäck. Natürlich ist bei ihm von fortschrittlicher Magnettechnik keine Rede. Wieso auch, er hat mal was in seiner Schule gelernt, dabei ist es geblieben, Magnetfeldtechnik war offensichtlich nicht dabei. das geht anderen auch so. Bleibt der Schluß, entweder Sie haben wenigstens erkannt, welche Verkehrstechnik über unser Jahrhundert hinaus bestimmend sein wird, aber Sie wollen nicht darüber reden, oder es hat da irgendwer in der Redaktion beim Verdrängen nicht mehr mitgespielt. Daß es vielleicht doch wieder nur ein ungewollter faux pas im Kartell des Meinungsmanipulierens und Verschweigens sein könnte, mag man gar nicht denken. Am Jahresende wird es wohlmöglich zur Schließung der TVE in Lathen kommen, dann werden die Patente auslaufen und bald danach wird es bei unseren Freunden hinter den Meeren einen Aufbruch zu Magnetschnellbahnen geben und wir werden wie üblich und nicht zum ersten Mal mit leeren Händen danebenstehen, während andere das Geschäft tätigen. Die von unseren Politikern unermüdlich im Munde geführte Parole von Bildung und Forschung wird zur Farce wenn hinterher der Verkauf nicht auch als ernsthaft betriebene Notwendigkeit aufgefaßt wird. Sie aber können sich ob Ihrer unverändert blinden Antiposition schon mal auf die Schulter klopfen, nur weiter so. Mit freundlichen Grüßen Dr. Wulf H. Rumpel

MAGLEV-Konferenz in Korea - Asien schreitet voran

Unter dem Motto Go green! Go maglev! fand vom 10.-13.Oktober 2011 die 21. internationale Konferenz über Magnetschwebetechnologie und Lineromotoren, die **MAGLEV 2011** ([1]) in Südkorea statt. Von den 204 Fachleuten aus aller Welt, die in der fünftgrößten Stadt Daejeon zusammen kamen, stammte die Mehrzahl aus Asien, davon allein 135 aus Südkorea. Deutschland rangierte mit 9 Teilnehmern an vierter Stelle. Das Programm bestand aus 37 Vorträgen und 57 Präsentationen sowie Begegnungsabenden und technischen Exkursionen zum Korea Institute of Machinery & Materials (KIMM) und zum Korea Railroad Research Institute (KRI).

Die regionale Gewichtung der Fachvorträge spiegelte auch bis zu einem gewissen Grade die Forschungsaktivitäten und Initiativen für die Realisierung neuer Magnetbahnstrecken wider. Während in den USA Magnetbahnprojekte und in Deutschland vorerst nicht weiterverfolgt wurden, werden in Korea, Japan und China neue Projekte in Angriff genommen. In Seoul wird 2012 die erste Magnetbahnstrecke als Flughafenanbindung in Betrieb gehen mit einer maximalen Geschwindigkeit von 110km/h. Im Niedriggeschwindigkeitsbereich wird ebenfalls in Peking eine innerstädtische Magnetbahnlinie mit selbst entwickelter Technik gebaut, die 2015 in Betrieb gehen soll.

Die Transrapidstrecke in Shanghai soll in eigener Regie verlängert werden. Durch den Know-how-Transfer der deutschen Systemindustrie ist China bereits in der Lage, den Transrapid 08 in einer weiterentwickelten und technisch verbesserten Version für den zukünftigen Einsatz einzuplanen. Ein eigenes Safety-Management wurde entwickelt, welches jedoch mit den europäischen Normen kompatibel ist. In Japan nimmt die geplante Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Tokio und Osaka konkrete Züge an. Dabei soll die 18 km lange Teststrecke bei Yamanashi auf 42 km bis Ende 2013 verlängert werden. Diese wird in Zukunft ein Teilstück der Gesamtstrecke sein, die bis 2027 fertiggestellt sein soll. Die eingesetzte Technologie besteht auf der Basis des elektrodynamischen Schwebens unter Verwendung von supraleitenden Materialien. Insgesamt erscheint die asiatische Region derzeit die treibende Kraft bei der Entwicklung der Magnetschwebetechnologie, während der Rest der Welt Gefahr läuft, abgehängt zu werden.

Für den Einsatz deutscher Technologie wird es aus jetziger Sicht noch Möglichkeiten geben. Niklaus König gab einen aktuellen Stand der Vorbereitungen für den Einsatz der Magnetschwebetechnologie auf Basis des Transrapid in der Schweiz und stellte mögliche Strecken für den Swiss Rapide Express vor: Bern-Zürich, Zürich-Winterthur und Lausanne-Genf. Eckert Fritz stellte die Ergebnisse der ersten Machbarkeitsstudie von Juli 2011 zu einer 120km langen Magnetbahnverbindung auf Teneriffa vor. Die zweite, bis Ende des Jahres in Arbeit befindliche zweite Machbarkeitsstudie klärt derzeit Fragen der Projektfinanzierung und Wirtschaftlichkeit. Sofern die Finanzierung der Strecke steht, könnte 2014 mit dem Bau und ab 2020 mit dem Betrieb begonnen werden.

Das [International Maglev Board](#) war auf der Konferenz mit einer Präsentation einer möglichen Magnetbahnverbindung zwischen Berlin und Moskau vertreten. Martin Retzmann stellte zusätzlich noch Ergebnisse von Untersuchungen der TU Dresden zu einer Hochleistungs-Bahnverbindung zwischen Berlin und Budapest vor, an denen er im Rahmen einer Diplomarbeit mitgewirkt hatte. Die überwiegende Anzahl der Themen waren technischer Natur, u.a. Fahrzeugtechnik, Fahrwegbau, Betriebsführung, Linaarmotoren und Antriebstechnik. Die Exkursion zum KIMM beinhaltete eine Mitfahrt im Rotem Urban Maglev entlang einer ca. 1,3 km langen Teststrecke.

Die nächste MAGLEV-Konferenz wird vom 20.-23.10.2014 in Rio de Janeiro stattfinden.

Michael Dittmer

© GFM-eV 2011

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://www.maglev2011.com/>

[2] <http://magnetbahnforum.de/phpBB2/>

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2011/1015/index.html>

Auf der Jahresheft-DVD befinden sich musikalische Impressionen von der Konferenz in 3D-Stereo.

EMS-ZEITUNG

AMTLICHES BEKANNMACHUNGSBLATT FÜR DEN



KREIS EMSLAND UND DIE STADT PAPERBURG

Freitag, 23. September 2011 | Am Stadtpark 35, 26871 Papenburg

www.noz.de/ems-zeitung

161. Jg.

Neues Projekt auf Lathener Versuchsanlage

ys **LATHEN.** Gute Nachricht für die Mitarbeiter der Transrapid-Versuchsanlage (TVE) im emsländischen Lathen. Das Bundesverkehrsministerium wird ein Projekt der Betreibergesellschaft IABG aus Ottobrunn zur Elektromobilität mit rund einer Million Euro fördern. Das Unternehmen investiert die gleiche Summe, um neue Verfahren zur induktiven Energieübertragung zu erproben. Im Wesentlichen geht es um das berührungsfreie Aufladen von batteriebetriebenen Elektroautos. Diese müssten zum „Tanken“ dann nicht mehr an die Steckdose, sondern könnten über Induktionsspulen in den Fahrbahnen mit Strom versorgt werden. Einsatzmöglichkeiten sieht TVE-Niederlassungsleiter Ralf Effenberger vor allem in Großstädten und deren Umland. Hier könnten die Spulen zum Beispiel vor Ampeln installiert werden. Auch ein Einsatz an Flughäfen sei möglich, um Elektrotaxis während ihrer Wartezeit vor den Terminals mit neuer Energie zu versorgen.

Seite 5

Ems-Zeitung vom 19.11.2011

Wie sagt man: Die Natur holt sich alles zurück, auch adaptive Alltechnik.

Horst Severin
Mühlengrund 41
Halver

In Dresden wurde deutlich, dass alle Vorteile, die der Transrapid hat, auf gemessenen Daten beruhen. Hier einige:

1. Die geringe magnetische Ausstrahlung, die nur unwesentlich höher ist als das Erdmagnetfeld.

2. Die geringeren Erschütterungen im Vergleich zu Rad und Schiene.

3. Die wesentlich geringeren Bodenbewegungen beim Bau der Transrapidtrasse im Vergleich zur ICE-Trasse.

4. Ebenso ist der Flächenbedarf beim TR wesentlich geringer: Pro laufendem Meter Transrapid-Doppelspur aufgeständert werden zwei Quadratmeter, im Bodennahbereich zwölf Quadratmeter benötigt. Beim ICE werden mindestens 14 Quadratmeter benötigt.

5. Der TR überwindet mühelos zehnpromtente Steigungen, wodurch sich aufwendige Tunnel-Bohrungen erübrigen.

6. Wegen des geringeren Schallpegels kann ein TR in Wohnbereichen 200 bis 250 Stundenkilometer ohne Lärmbelästigung fahren. Im Abstand von 25 Metern verursacht ein TR bei 200 Stundenkilometern 73 Dezibel, eine S-Bahn bei 80 Stundenkilometern 80 Dezibel. Auch glauben viele, der TR sei ein Energiefresser. Fakt ist, dass bei gleichem Energieverbrauch ein ICE nur 300 Stundenkilometer fährt, der TR aber 400 Stundenkilometer.

7. Durch den geringeren Energieverbrauch und geringere Wartungsintervalle ergeben sich für den Transrapid geringere Betriebskosten.



Transrapid-Strecke vor der Stilllegung

IABG: Kündigungen nicht zu vermeiden

ys **LATHEN.** Die Chancen für den Fortbestand der Transrapid-Versuchsanlage (TVE) im emsländischen Lathen stehen schlecht. Laut Rudolf F. Schwarz, Geschäftsführer der Betreibergesellschaft IABG aus Ottobrunn, ist „nach jetzigem Stand der Dinge mit einer Stilllegung der Anlage am Jahresende zu rechnen“.

Am Rande der Gedenkfeier für die 23 Todesopfer des Transrapidunglücks vor fünf Jahren sagte Schwarz gestern, eine endgültige Entscheidung werde in den Verhandlungen mit dem Bund in etwa zwei Monaten fallen. „Im Moment deutet aber alles darauf hin, dass wir die Strecke vertragsgemäß zurückbauen werden.“ Dann sei auch eine Kündigung der verbliebenen rund 50 Mitarbeiter in Lathen nicht zu vermeiden.

Zu Einzelheiten des Rückbauverfahrens wollte sich Schwarz nicht äußern. Es gebe mehrere Varianten vom kompletten Abriss der rund 30 Kilometer langen Versuchsstrecke bis hin zur Weiterverwertung einiger Teile. Auch die Nutzung der in Lathen entwickelten Technolo-

gien etwa im Bereich der Elektromobilität sei nicht ausgeschlossen.

Dies sei aber für die Entscheidung pro oder kontra Teststrecke nicht ausschlaggebend. „Wir haben zurzeit keinen Kunden, für den wir ein Fahrzeug testen können.“ Der in Lathen zurzeit noch fahrbereite TR09 gehöre dem Bund, der sich zum Jahresende aus der Finanzierung der Teststrecke verabschieden werde.

Im Bundeshaushalt 2011 waren rund 5,95 Millionen Euro für den Weiterbetrieb der TVE bereitgestellt worden. Bedingung war die Vorlage eines Folgenutzungs- oder Rückbaukonzeptes. Eine Tranche in Höhe von 1,5 Millionen Euro wurde im Juli dieses Jahres vom Bundesfinanzministerium freigegeben. Dafür hatte sich besonders die CDU-Bundestagsabgeordnete Gitta Conneemann eingesetzt. Schwarz: „Das Engagement von Frau Conneemann ist beeindruckend, aber auch sie kann keinen Kunden herbeizubarn.“

Weitere Infos auf
www.noz.de/transrapid

daran zu arbeiten, ist deshalb in Lathen nicht neu. Aber jetzt gibt es erstmals Finanziers. Ist das die Rettung für Lathen?

Bundesverkehrsministerium übernimmt Hälfte der Kosten



Eine Tankstelle sollen die Elektroautos der Zukunft nicht mehr anfahren müssen. (Archivbild)

Federführend übernimmt der Transrapid-Anlagen-Betreiber IABG die Projektleitung in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut. Laut "NOZ" stehen in einem ersten Schritt rund zwei Millionen Euro für das bis Ende 2012 befristete Projekt zur Verfügung. Die Hälfte der Kosten will das Bundesverkehrsministerium tragen. Wieviele Arbeitsplätze das in Lathen sichern kann, ist offen. Nach bisherigen Plänen sollte **die Transrapid-Strecke Ende des Jahres geschlossen werden.**

Und so soll's laufen: Tanken während der Fahrt

Laut Planungen sollen auf einem 25 Meter langen Abschnitt sogenannte Induktionsschleifen installiert werden. In diesen Schleifen werden elektromagnetische Felder erzeugt, die die Akkus von darüber stehenden Autos berührungsfrei aufladen sollen. In der Praxis könnte das an Ampeln geschehen, an denen die Autos ohnehin halten. Man "tankt", ohne aus dem Wagen aussteigen zu müssen, einfach während der Fahrt. Zapfsäulen würden überflüssig, das zumindest ist die Vision.

Transrapid-Strecke gerettet?

Ob diese Idee die Anlage in Lathen aber insgesamt retten kann, muss sich zeigen. Für das aktuelle Projekt werden nur 25 Meter der insgesamt rund 35 Kilometer langen Strecke benötigt. Was wird aus dem Rest? Fraglich ist auch, ob Lathen als Standort für Forschungsprojekte dieser Art geeignet ist. Industrielle Partner gibt es hier zumindest bislang nicht.



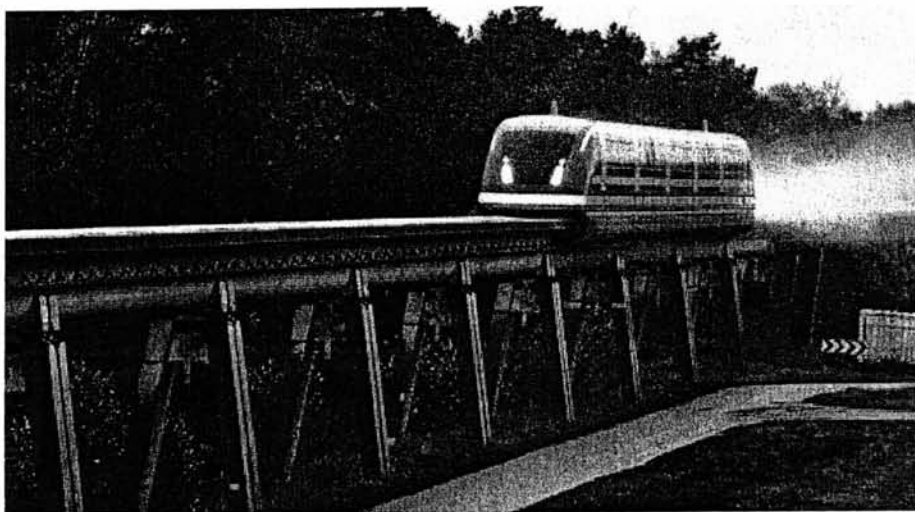
Die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Meppen und Papenburg war 1985 eröffnet worden. Am 22. September 2006 **starben hier 23 Menschen**, als ein

Bund will aus Transrapid aussteigen

Lathen

Neue OZ online 28.11.2011, 13:36

Lathen/Berlin. Nach den abschließenden Beratungen des Haushaltsausschusses zum Etat 2011 zeichnet sich ab, dass der Bund spätestens 2012 aus der Finanzierung der Transrapidversuchsanlage (TVE) im emsländischen Lathen aussteigen wird.



Transrapid vor dem Aus: Der Bund will die Teststrecke in Lathen nicht mehr fördern. Archivfoto: dpa



Wolfgang Tiefensee
Mitglied des Deutschen Bundestages
Bundesminister a.D.

Wolfgang Tiefensee, MdB • Zentralstraße 1 • 04109 Leipzig

Harald Naglatzki
Regierungsstraße 46

99084 Erfurt

Berlin

Platz der Republik 1
11011 Berlin

Paul-Löbe-Haus
Raum 7.339

Telefon (030) 227 – 71067

Fax (030) 227 – 76454

E-Mail: wolfgang.tiefensee@bundestag.de

www.wolfgang-tiefensee.de

Wahlkreis

Zentralstraße 1

04109 Leipzig

Telefon (0341) 92789322

Fax (0341) 92789324

E-Mail: kontakt@wolfgang-tiefensee.de

Leipzig, den 10.11.2011

Ihr Schreiben vom 06.11.2011, Buch „Zukunftsaspekte europäischer Mobilität“

Sehr geehrter Herr Naglatzki,

ich bedanke mich sehr herzlich für das von Ihnen übersandte Buch, das ich sicher mit Interesse lesen werde.

Gerne bleibe ich mit Ihnen über das von Ihnen angeschnittene Thema „Förderung der Magnetbahntechnologie“ im Gespräch. Sehen Sie es mir aber bitte nach, dass ich Ihnen – wie in unserem kürzlichen Gespräch geschildert – auf Grundlage der derzeitigen wirtschaftlichen und technologischen Gegebenheiten derzeit keine andere Antwort geben kann: Ich halte die Transrapid-/Magnetschwebbahntechnologie im Moment in Deutschland und Europa für nicht wirtschaftlich und für nicht im großen Stile realisierbar.

Vielen Dank, mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Tiefensee, MdB



Frankfurter Allgemeine Zeitung

Sehr geehrte Damen und Herren,
für ein ambitioniertes und auf Wettbewerb eingestelltes Gemeinwesen wie es Deutschland ist und auch sein muß wenn es weiter seinen internationalen Rang behaupten will, ist es unerträglich wenn kurz gedachte Setzungen der Politik, falsche Entscheidungen der Regionalplanung oder ideologisch motivierte Rechthabereien sich basisdemokratisch gebender Zirkel zu Versäumnissen führen, die danach nur unter größtem Aufwand wieder auszugleichen sind bzw. dem Standort Arbeitsplätze und Exportchancen unwiederbringlich entzogen haben. Der von Ihnen angemahnte, unbehinderte und zahlenmäßig den Notwendigkeiten des Angebotes und Wettbewerbes jederzeit anpaßbare Flug-und Nachtflugverkehr gehört selbstverständlich auch dazu.

Nun bin ich allerdings entsprechend der Wirklichkeit in diesem Staat der Meinung, daß der von Ihnen gewählte Weg der Appelle an ansich klare Einsichten nur fehlschlagen kann. Und ich muß, basierend auf meinen bisherigen Informationen, auch hinzufügen, daß Sie selbst zu dieser Misere nicht unerheblich beigetragen haben, indem Sie nämlich in der Kenntnis latent schon immer vorhandener Widerstände Ressourcen geschaffen haben, ohne vorher deren Akzeptanz, vor allem juristisch genügend sicher geklärt zu haben. In dieser Sache verweise ich auch auf meine diesbezüglichen Schreiben an Prof. Dr. W. Bender/Fraport vom 27. August 2009, der mir mitteilen ließ, daß er von einem Ausbleiben des Nachtflugverbotes ausginge, sowie an W. Mayrhuber/Lufthansa, der mir erklärte, die Nachtbelastung vor Ort würde durch technischen Fortschritt kleiner. Können zwei erfolgreiche Firmenlenker sich so irren?

Trotzdem halte ich eine für die Zukunft tragfähige Lösung Ihrer angesprochenen Probleme für möglich und auch aus verschiedenen Gründen für dringend nötig.

Die Wegstrecken, die Reisende auf den immer weiter auseinander liegenden Orten unserer Flughäfen von Ankunft und Abreise zurückzulegen haben betragen nach meinen Beobachtungen mindestens 20 Gehminuten. Die Flughäfen versuchen diese Strecke durch Rollsteige zu verkürzen, der Flughafen von Detroit sogar mit einer internen Flughafenbahn. Busfahrten zu den Regionalfliegern dauern ähnlich lange, wie ich jetzt in Amsterdam erlebte, wo wir mindesten allein 10 Minuten an einer Haltelinie wegen Flugverkehrs stehenbleiben mußten. In Amsterdam fielen mir auch die vielen, verschiedenen Spezialfahrzeuge zur Beförderung von Flugzeugcontainern auf, die im übrigen auch längere Zeit an Haltelinien verbrachten und deren Lade- und Fahrzeit wohl auch dank ihres geringen Geschwindigkeitspotentials bei 20 Minuten lag. Ich schließe daraus, daß heutzutage ca. 20-30 Minutenwege für Passagiere und Container übliche und akzeptierte Realität auf Flughäfen sind und daß, unterstützende Spezialkonstruktionen wie Rollsteige und Hubfahrzeuge dafür sorgen, daß es nicht noch wesentlich länger dauert.

Nun komme ich zum Nachtflug.

Wenn spezielle Fahrzeuge und Techniken im Rahmen innerer Vernetzung wie beschrieben funktionieren, sollte es doch auch möglich sein, äußere Vernetzung mit geeigneten Systemen ebenfalls praktikabel und zeitgerecht zu gestalten. Für diese äußere Vernetzung mit dem Schwerpunkt Nachtflug bietet sich meines Erachtens für Rhein-Main der Flughafen Hahn in unvergleichlicher Weise an. Er hat Kapazitäten, ist nachtfluggeeignet und es sind an ihm selbst keine großen Umbauten erforderlich. Das im Sinne des Vorgenannten geeignete Vernetzungssystem liegt mit der Magnetschnellbahn einsatzreif vor, die patentrechtlichen und ausführungskompetentiven Grundlagen befinden sich noch in deutscher Hand. Der Versuch in München Schwerpunktvernetzung mit geeigneter Technik zu erreichen, scheiterte an Kleingeistigkeit der Stadtregierung oder besser gesagt an der Arroganz des Bürgermeisters, dem Stoizismus der deutschen Bahn und der kontraproduktiven Forderung ökologischer Kreise nach zwei völlig unnötigen Tunnelstrecken. Daraus gilt es zu lernen.

Der Schritt in eine abgestufte Vernetzung, wie sie sich auch im Verkehrswesen dieses Landes durch die Einführung der Elektromobilität anbahnt, kann also aus dieser Erfahrung nur unter Einhaltung bestimmter, unverzichtbarer Grundgegebenheiten gelingen. Diese sind:

- die Bereitschaft zu angemessener Bewertung jetziger und zukünftiger spurgeführter Verkehrssysteme und ein daraus erwachsendes, klares Bekenntnis zu Entwicklung und Fortschritt.
- der Mut den ersten Schritt auf einem neuen, unausweichlichen Weg zu tun.
- politische Entscheidungsträger, die letztlich nur in Legislaturperioden denken, nur so weit wie unbedingt nötig an Planungsentscheidungen zu beteiligen.
- die Deutsche Bahn aus dem Planungsprozeß vollkommnen auszuschließen, weil sie es noch nicht einmal schafft, eine konventionelle Strecke preisgerecht herzustellen und in 150. Jahren Rad-Schienerfahrung negativ befangen bleibt.

- die Erstellung einer betrieblichen Analyse mit Anpassungspotential und Durchführungsstringenz, z.B. durch ein Unternehmen wie P3 in Aachen, das Betriebssysteme analysiert, Betriebskonzepte erstellt, diese begleitet, gegebenenfalls im Verlauf anpaßt und zum Erfolg bringt.
- die Einbeziehung eines geübten Planungsunternehmens für Magnetschnellbahnen wie z.B. Vössing in Düsseldorf.
- die Bereitstellung der erforderlichen Investitionen in Höhe von schätzungsweise 800-900 Mio. €, nach den Voruntersuchungen für Teneriffa.

Diese Summe dürfte sich im Rahmen der Gestehungskosten einer konventionellen Strecke bewegen, dafür im Bereich der Unterhaltung und Reparatur aber zu erheblichen Minderaufwendungen führen, wie die 99,6% Bereitschaft der Shanghai Strecke zeigen, die demnächst 10 Jahre fährt.

Zu bedenken ist weiterhin auf der technischen Seite, daß

- beim berührungsfreien Fahren kein Verschleiß und kein Schall auftritt,
- elektronische Bauteile inzwischen robuster sind als mechanische,
- nach 5 km die Reisegeschwindigkeit erreicht ist - im Gegensatz zu R/S nach 25 km,
- das Fahrgeräusch bei 450 km/h halb so laut ist wie bei R/S bei 250 km/h.

Auf der ökonomischen Seite ergibt sich der Vorteil aus

- der Einsparung weiterer Investitionsmittel in Lärmschutzwände, Schallschutzfenster, Abstandsflächen.
- dem Wegfall von Ausgleichszahlungen an betroffene Kommunen,
- dem Fehlen von Kosten für Umsiedlungen, baulichen Nachrüstungen und Zwangskäufen.
- den nicht mehr erforderlichen Neuverhandlungen bei sich änderndem Erfordernis aber vor allem auch
- der Entzug politischer Handhabe für jene Gruppen, die Nullwachstum fordern und zu ihrer Existenzberechtigung auch weiterhin ständig neue Konflikte und Forderungen an Sie als Betreiber herantragen würden.

Sie können also ein für allemal Ihre völlige Unabhängigkeit für zukünftige betriebliche und wirtschaftliche Erfordernisse erlangen, in Ruhe und ohne fremde Einmischung das tun, was Sie am besten können, dazu Kompetenz für eine Entwicklung gewinnen, die Ihnen für einen überschaubaren Zeitraum genügend Abstand zu Ihren Wettbewerbern sichern wird.

Ich gehe weiterhin von Ihrer Offenheit gegenüber neuen Wegen aus und bin sicher, daß eine nähere Überprüfung der von mir zunächst nur aufgezeigten Ansätze zu keinem anderen Ergebnis kommen kann, als diesen Schritt jetzt zu wagen und nicht erst wenn die Wettbewerber, vor allem in Asien, wieder alle Vorteile auf Ihrer Seite haben, wie es schon oftmals geschah.

Mit freundlichen Grüßen

- Anzeige -

Alle reden von Vulkanasche



Wir nicht

Fliegen Sie lieber in Flughöhe Null – mit dem Transrapid!

www.pro-transrapid.org

Wie die CDU-Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann unserer Zeitung sagte, stehen für 2011 noch einmal 5,95 Millionen Euro bereit. Davon sind allerdings fünf Millionen Euro so lange gesperrt, bis sich das Verkehrs- und das Finanzministerium mit der Industrianlagen-Betriebsgesellschaft (IABG) aus Ottobrunn und dem Landkreis Emsland über ein Abwicklungskonzept geeinigt haben.

Connemann und Landrat Hermann Bröring (CDU) hoffen darauf, dass die Anlage nicht abgerissen werden muss, sondern zu einem Kompetenzzentrum für Elektromobilität umgebaut werden kann. Es geht dabei zum Beispiel um die Weiterentwicklung der Batterietechnologie und die berührungslose, induktive Energieübertragung. Laut Bröring ist ein entsprechender Vorvertrag mit der IABG als Betreiberin der Versuchsanlage bereits geschlossen worden. „In Lathen sind alle infrastrukturellen und personellen Voraussetzungen für ein solches Kompetenzzentrum vorhanden“, so der Landrat. „Es wäre für das Emsland eine große Chance, universitätsfern dieses zukunftssträchtige Thema bearbeiten zu können.“ Deshalb sei es „volkswirtschaftlich jammerschade“, wenn die Strecke im Emsland zurückgebaut würde und woanders in ein paar Jahren eine neue Anlage für diese Zukunftsaufgabe geschaffen werden müsste.

Der Landkreis sei deshalb prinzipiell bereit, zusammen mit der IABG Verhandlungen mit dem Bund über den Fortbestand der Versuchsanlage zu führen und damit „gegen Entgelt die Rückbauverpflichtung zu übernehmen“, so Bröring. Die Kosten dafür werden auf etwa 40 Millionen Euro beziffert. Nach einem 1984 mit dem damaligen Streckenbetreiber MVP geschlossenen Vertrag muss der Bund diese Summe aufbringen. Falls es zu einer Einigung auf eine Weiternutzung in Richtung Elektromobilität käme, würde das Geld dem Kreis und der IABG zur Verwendung in Eigenregie zur Verfügung gestellt. Der Bund wäre damit aus seinen Verpflichtungen entlassen. Gitta Connemann sagte, sie bedauere die Entwicklung, sehe aber auch die Chance, die 60 Arbeitsplätze in Lathen zu erhalten. „Ich hätte mir allerdings aus Berlin ein deutliches Bekenntnis zum Transrapid gewünscht. Die Magnetbahn ist für mich das Fortbewegungsmittel der Zukunft.“ Dies sei im Verkehrsministerium ähnlich gesehen worden. In der Beratungsvorlage waren deshalb weitere rund sechs Millionen Euro für das Jahr 2012

Neues Projekt auf Lathener Versuchsanlage

ys **LATHEN.** Gute Nachricht für die Mitarbeiter der Transrapid-Versuchsanlage (TVE) im emsländischen Lathen. Das Bundesverkehrsministerium wird ein Projekt der Betreibergesellschaft IABG aus Ottobrunn zur Elektromobilität mit rund einer Million Euro fördern. Das Unternehmen investiert die gleiche Summe, um neue Verfahren zur induktiven Energieübertragung zu erproben. Im Wesentlichen geht es um das berührungsfreie Aufladen von batteriebetriebenen Elektroautos. Diese müssten zum „Tanken“ dann nicht mehr an die Steckdose, sondern könnten über Induktionsspulen in den Fahrbahnen mit Strom versorgt werden. Einsatzmöglichkeiten sieht TVE-Niederlassungsleiter Ralf Effenberger vor allem in Großstädten und deren Umland. Hier könnten die Spulen zum Beispiel vor Ampeln installiert werden. Auch ein Einsatz an Flughäfen sei möglich, um Elektrotaxis während ihrer Wartezeit vor den Terminals mit neuer Energie zu versorgen. *Seite 5*

Ems-Zeitung vom 19.11.2011

19. November 2011 | Am Stadtpark 35, 26871 Papenburg

KOMMENTAR

www.noz.de/ems-zeitung

Elektrisierend

Von Aloys Schulte

Es ist noch Zukunftsmusik, aber schon eine elektrisierende Vorstellung. Die Batterie eines Elektroautos auf dem Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen aufladen zu können und nicht auf die Steckdose in der Garage angewiesen zu sein.

Dieses Verfahren praxistauglich zu machen erfordert Ingenieure und Fachleute, die sich mit elektromagnetischen Feldern auskennen. Das Know-how gibt es auf der Transrapidversuchsanlage in Lathen. Wer ernsthaft in den Auf- und Ausbau von Elektromobilität einsteigen will, muss jetzt die Weichen stellen. Deshalb ist die Unterstützung des Projektes des Unternehmens IABG durch das Bundesverkehrsministerium absolut richtig.

Dass die in Berlin schon fast abgeschriebene Anlage im Emsland auf diese Weise noch eine zweite Chance bekommt, ist zu großen Teilen das Verdienst der CDU-Politikerin Gitta Connemann. Sie hat die Förderung in Höhe von rund einer Million Euro im Ministerium losgerissen können.

Bleibt zu hoffen, dass diesmal das Potenzial in Lathen ausgeschöpft und nicht wie beim Transrapid über Jahre eine Technik entwickelt wird, die dann keiner haben will.

Woher der Strom für die vielen Elektroautos künftig allerdings kommen soll, ist eine ganz andere Frage.

a.schulte@noz.de

Elektrotest auf Transrapidstrecke

Auf der Transrapid-Teststrecke im Emsland soll ein neues Projekt zur Elektromobilität starten. Wie die „Neue Osnabrücker Zeitung“ berichtete, solle auf einem kleinen Teil der Anlage die berührungslose Einspeisung von Energie in Elektrofahrzeuge erprobt werden. Es geht um eine Technik, die das Aufladen der Batterie an der Steckdose überflüssig machen könnte. Bis Ende 2012 stehen für das Projekt nach Angaben der Zeitung in einem ersten Schritt rund zwei Millionen Euro zur Verfügung. Die Hälfte der Kosten werde das Bundesverkehrsministerium tragen. Die Federführung übernimmt demnach der Transrapid-Anlagen-Betreiber IABG aus dem bayerischen Ottobrunn, daneben ist laut dem Bericht unter anderem das Fraunhofer-Institut beteiligt. Grundlage ist die Idee, in großen Städten vor Ampeln Induktionsspulen in die Stra-

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE 14 · MONTAG, 21. NOVEMBER 2011 · NR. 271

„Getankt“ wird einfach an der Ampel

Projekt zur Elektromobilität auf der Transrapid-Versuchsanlage – Bundesförderung bis Ende 2012

KOMMENTAR

Elektrisierend

Von Aloys Schulte

Es ist noch Zukunftsmusik, aber schon eine elektrisierende Vorstellung. Die Batterie eines Elektroautos auf dem Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen aufladen zu können und nicht auf die Steckdose in der Garage angewiesen zu sein.

Dieses Verfahren praxistauglich zu machen erfordert Ingenieure und Fachleute, die sich mit elektromagnetischen Feldern auskennen. Das Know-how gibt es auf der Transrapid-versuchsanlage in Lathen. Wer ernsthaft in den Auf- und Ausbau von Elektromobilität einsteigen will, muss jetzt die Weichen stellen. Deshalb ist die Unterstützung des Projektes des Unternehmens IABG

durch das Bundesverkehrsministerium absolut richtig.

Dass die in Berlin schon fast abgeschriebene Anlage im Emsland auf diese Weise noch eine zweite Chance bekommt, ist zu großen Teilen das Verdienst der CDU-Politikerin Gitta Connemann. Sie hat die Förderung in Höhe von rund einer Million Euro im Ministerium losgerissen können.

Bleibt zu hoffen, dass diesmal das Potenzial in Lathen ausgeschöpft und nicht wie beim Transrapid über Jahre eine Technik entwickelt wird, die dann keiner haben will.

Woher der Strom für die vielen Elektroautos künftig allerdings kommen soll, ist eine ganz andere Frage.

a.schulte@noz.de

Von Aloys Schulte

LATHEN. In die Transrapid-Versuchsanlage (TVE) im emsländischen Lathen kommt neue Bewegung – im wahrsten Sinne des Wortes. Es geht um Elektromobilität, neudeutsch E-Mobility.

Die Betreibergesellschaft IABG aus Ottobrunn wird ab sofort ein Projekt angehen, in dem Methoden und Komponenten zur berührungslosen Einspeisung von Energie in Elektrofahrzeuge erprobt werden sollen. Bis Ende 2012 stehen dafür in einem ersten Schritt rund zwei Millionen Euro zur Verfügung. 50 Prozent davon wird das Bundesverkehrsministerium übernehmen.

TVE-Niederlassungsleiter Ralf Effenberger sprach von einem „Nukleus für die künftige Weiterentwicklung des Technologiestandortes Lathen“. Es könne der Einstieg in eine „Serie von Vorhaben in Sachen Elektromobilität“ sein. Mit im Boot sind nach seinen Anga-

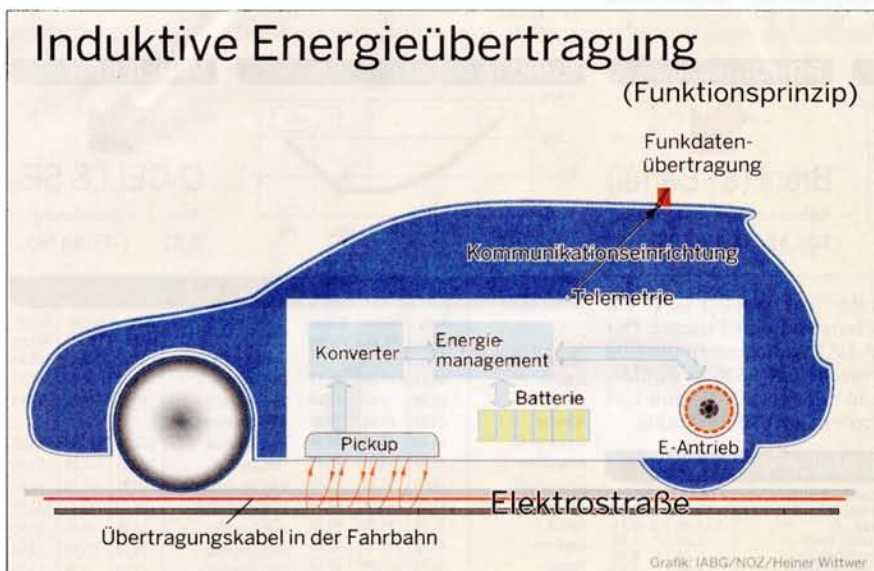
Die CDU-Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann hat sich nach eigenen Angaben seit einem Jahr mit Unterstützung des Landkreises und der Samtgemeinde Lathen intensiv um die Förderzusage des Bundes bemüht. Sie sprach von „einem zweiten Standbein“ für die TVE.

Der Clou an der Sache ist laut Effenberger, dass Elektrofahrzeuge nicht mehr an der Steckdose, sondern direkt auf der Straße „betankt“ werden. In großen Städten könnten vor Ampeln Induktionsspulen eingelassen werden, die stehende Autos über elektromagnetische Felder mit Strom versorgen. Der wird zum Anfahren genutzt, überschüssige Energie in den Batterien gespeichert. Auch an Taxiständen vor Flughäfen ließe sich diese Technik einsetzen. Das Prinzip der induktiven Energieübertragung ist lange bekannt und wird auch schon genutzt. So werden etwa Gabelstapler in Hallen über solche Spulen im Boden berührungsfrei mit Strom versorgt.

Bei dem Projekt in Lathen geht es jetzt darum, diese Technologie für größere Elektrofahrzeuge und die Bedingungen im Straßenverkehr weiterzuentwickeln. Auf der TVE-Anlage wird deshalb eine 25 Meter lange Teststrecke installiert, auf der erste Versuche durchgeführt werden können.

Auch das Thema Transrapid ist laut Gitta Connemann noch nicht vom Tisch. „Ich glaube nach wie vor fest an die Zukunft der Magnetbahn und daran, dass wir hier in Lathen weitere Tests machen können, auch wenn die Bundesförderung für den Transrapid am Jahresende ausläuft. Ende November hat sich der Präsident der spanischen Insel Teneriffa, Ricardo Melchior Navarro, zu einem weiteren Besuch angesagt. Er möchte den Transrapid haben, eine Machbarkeitsstudie ist in Arbeit. Die Finanzierung des Baus steht allerdings noch nicht.“

Ems-Zeitung vom 19.11.2011



EMS-Zeitung_20111119

ben namhafte Institutionen und Firmen aus den Bereichen Forschung (Fraunhofer), Kommunikation, Straßenbau und Elektrotechnik. Von den Projektpartnern wurden jeweils eigene Förderanträge beim Ministerium gestellt, die Federführung liegt aber in den Händen der IABG.

 **Messe Berlin**

InnoTrans 2012, 18. – 21. September, Berlin
Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik
Innovative Komponenten • Fahrzeuge • Systeme

Transrapid für Teneriffa die beste Lösung

ys **LATHEN.** Die Machbarkeitsstudie für eine Transrapidstrecke auf der Insel Teneriffa steht kurz vor dem Abschluss. Der Magnetzug ist laut Prof. Dipl.-Ing. Peter Mních vom Institut für Bahntechnik, das die Studie er-

stellt, die einzig realistische Möglichkeit für ein funktionierendes öffentliches Verkehrssystem auf der Insel. Bei einem Besuch der Versuchsanlage (TVE) in Lathen stellte Mních gestern klar, dass die Alternative einer Eisenbahnverbindung nicht weiterverfolgt werde. Die Vorteile des Transrapid lägen vor allem darin, dass wegen der Trassenführung und der Steigfähigkeit des Magnetzuges weitaus weniger Tunnel

und Brücken gebaut werden müssten. Gast der spanisch-deutschen Delegation war Rudolf Schenker von der Rockband „Scorpions“. Er outete sich als Transrapid-Fan der ersten Stunde. *Seite 7*

Ems-Zeitung vom 29.11.2011

„Scorpion“ ein bekennender Transrapid-Fan

Gitarrist Rudolf Schenker Gast in Lathen – Machbarkeitsstudie für Teneriffa-Strecke vor dem Abschluss



Als Fan des Transrapid outete sich gestern Rudolf Schenker (Zweiter von rechts) von der deutschen Band „Scorpions“. Neben ihm Samtgemeindebürgermeister Karl-Heinz Weber und Professor Peter Mních. Links der stellvertretende Betriebsleiter der Versuchsanlage, Günter Schmees, mit Vertretern der spanischen Planungsgesellschaft „ineco“.

Foto: Aloys Schulte

ys **LATHEN.** Mit flinken Fingern ist Rudolf Schenker für gewöhnlich auf seiner Gitarre unterwegs. Gestern war der Mitbegründer der Rockband „Scorpions“ nicht weniger flink im Emsland auf Tour – als Gast einer spanisch-deutschen Delegation bei einer Fahrt mit dem Transrapid in Lathen.

„Ich bin schon immer ein Fan des Transrapid gewesen. Das ist für mich die Technik der Zukunft“, so der Musiker, der zurzeit mit seiner Band auf Welt-Abschiedstournee ist. Den Tipp, ins Emsland zu kommen, bekam er von seinem Bekannten Mario Hempel, der eine Kommunikationsagentur betreibt und auch den Präsidenten von Teneriffa, Ricardo Melchior, berät. Trotz des Tourneestresses zögerte Schenker nicht, sich auf den Weg ins Emsland zu machen. „Man weiß

ja nicht, wie das hier weitergeht. Da wollte ich auf jeden Fall einmal dabei gewesen sein.“ Es sei schade, dass die Technologie den Durchbruch in Deutschland nicht geschafft habe. „Ich bin mir aber sicher, in China und vielleicht auch in Russland bestehen sehr gute Chancen.“

Die sieht Prof. Peter Mních vom Institut für Bahntechnik aus Berlin auch auf der Kanareninsel Teneriffa. Er fertigt derzeit mit spanischen Partnern von der Planungsgesellschaft „ineco“ und dem Ingenieurbüro Vössing eine Machbarkeitsstudie für eine rund 120 Kilometer lange Strecke an. Wie berichtet, ist Inselpräsident Melchior sehr an einem Einsatz der Magnetbahn interessiert. Laut Mních sieht es dafür momentan gar nicht schlecht aus. „Unsere Studie hat ergeben, dass nur der Transrapid für

die dortigen Gegebenheiten infrage kommt. Der Plan, eventuell eine Eisenbahnverbindung zu bauen, sei ad acta gelegt.

Die Insel braucht Mních zufolge dringend ein funktionierendes öffentliches Verkehrssystem. „Wir haben dort auf 1000 Einwohner 800 Autos. Das ist eine enorme Belastung.“ Auch unter ökologischen Gesichtspunkten hält er den Transrapid für die ideale Lösung.

Fraglich ist derzeit allerdings noch die Finanzierung. Laut Mních, der von 1984 bis 1987 stellvertretender Betriebsleiter der Versuchsanlage in Lathen und am Transrapid-Projekt in Schanghai beteiligt war, werden die Kosten mit drei- bis dreieinhalb Milliarden Euro veranschlagt. Dies sei aber immer noch erheblich günstiger als der Bau einer Eisenbahn. Der Transrapid habe durch die

Trassierung und die Technik einen geringeren Flächenbedarf als eine normale Bahn. Außerdem müssten wegen der besseren Steigfähigkeit des Magnetzuges weitaus weniger Tunnel und Brücken gebaut werden. Eine Eisenbahn benötige auf der 120 Kilometer langen Strecke etwa 41 Kilometer Tunnel. Je nach Trasse würde der Transrapid Mních zufolge mit sechs bis 17 Kilometern auskommen.

Nach seinen Angaben stehen in nächster Zeit weitere Gespräche über Finanzierungsmöglichkeiten mit der Inselregierung und der EU in Brüssel an.

Ems-Zeitung vom 29.11.2011

Respektlos!



Man sollte beim Transrapid mehr Werbung mit Prominenten wagen!
(Quelle: Ems-Zeitung vom 29.11.2011)

Am 28. November 2011 fand auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) in Lathen die vorläufig letzte Fahrt des Transrapid TR09 statt. Die spanische-deutsche Delegation wurde begleitet von dem Gitarristen der "Scorpions" [Rudolf Schenker](#) ([1]), der das Angebot von Mario Hempel, einem Berater des Insel-Präsidenten von Teneriffa Ricardo Melchior Navarro, erhielt, als Gast der Delegation an der Fahrt teilzunehmen.

Während des Besuchs der Delegation bekannte sich der Gitarrist als "[Fan des Transrapid](#)" ([2]). Dies schien dem verkehrspolitischen Sprecher der Grünen im Niedersächsischen Landtag Enno Hagenah ein [Dorn im Auge](#) ([3]) zu sein. Er sprach am darauffolgenden Tag Prominenten das Recht ab, an einer Besucherfahrt des Transrapid teilzunehmen, im Hinblick auf die strengen Sicherheitsvorkehrungen für den Fahr-Betrieb des Transrapid auf der TVE, obwohl auf der Versuchsanlage vor zweieinhalb Jahren ein neues Sicherungssystem eingerichtet wurde. Mit seiner Kritik versuchte er auch, den weiteren Versuchsbetrieb insgesamt infrage stellen. Es schien ihm darum zu gehen, mögliche Wege der Vermarktung der Transrapid-Technologie gar nicht erst zuzulassen. Am selben Tag erfuhren die Mitarbeiter der TVE von ihrer bevorstehenden Kündigung. Auf Prominente, die sich für eine Vermarktung des Transrapid zur Verfügung stellen, darf nicht verzichtet werden. Leider wurde von dieser Möglichkeit in der Vergangenheit zu wenig Gebrauch gemacht. Immerhin fand nach den Worten von Verkehrsminister Ramsauer am 27.04.2010 anlässlich seines Besuches in Lathen die erste "[öffentliche Fahrt](#)" ([4]) mit Pressevertretern statt, obwohl es bereits seit Ende Mai 2009 unter strengen Auswahlkriterien Besucherfahrten für Kaufinteressierte und Fachdelegationen gab.

Daß Herr Hagenah mit seinen Äußerungen in der vorweihnachtlichen Zeit auf diese Art auf dem Rücken der von Beschäftigungslosigkeit bedrohten Mitarbeiter herumtrampelte, zeugt von Respektlosigkeit und mangelndem Einfühlungsvermögen. Die GFM-eV möchte, daß in Zukunft wieder mehr öffentliche Fahrten angeboten werden, sogenannte Interessentenfahrten für Bürger, die sich konstruktiv mit dieser zukunftsweisenden Technologie auseinandersetzen wollen.

Michael Dittmer
© GFM-eV 2011

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

- [1] http://www.the-scorpions.com/german/band/rudolf_schenker.asp
- [2] <http://www.noz.de/lokales/59009935/gitarrist-rudolf-schenker-gast-in-lathen-scorpion-ist-ein-bekennender-transrapid-fan>
- [3] <http://www.ndr.de/regional/niedersachsen/emsland/transrapid291.html>
- [4] <http://www.noz.de/deutschland-und-welt/vermischtes/38659098/ramsauer-ein-echter-transrapid-fan>

URL dieses Artikels: <http://www.pro-transrapid.org/de/news/2011/1230/index.html>

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

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



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

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

Herrn
Präsident
Dipl.-Ing Ricardo Melchior Navarro
im Cabildo Insular de Tenerife
Plaza de España, 1
E-38003 Santa Cruz de Tenerife
Spanien

Kiel, den 06.12.2011

Ihr Engagement für den Transrapid – Besuch Ihrer Delegation auf der Transrapid Versuchsanlage Emsland

Sehr geehrter Herr Präsident Melchior Navarro,

wir wenden uns an Sie als Chef der Inselregierung von Teneriffa, Ingenieur und engagierter Naturschützer setzen sie sich für eine zukunftsfähige Mobilitätslösung – die Magnetschnellbahn Transrapid – in Ihrer Heimat ein, an deren Realisierung wir hierzulande noch arbeiten.

Daß Sie an dieser Lösung festhalten, angesichts

- von Widerständen seitens anderer Naturschützer mit starker ideologischer Ausprägung,
- dem wirtschaftlichen Interesse der Bahnindustrie an der Verwirklichung konventioneller Bahnstrecken mit ihrem bekannterweise hohen Folgekosten an Instandhaltung und Reparatur,
- anderer Politiker, die sich stärker an wahltaktischen Manövern als dem Wohl Ihrer Insel orientieren,

bewundern wir.

Ihnen ist sicherlich aufgrund der Ergebnisse der ersten Machbarkeitsstudie bewußt, welche Vorzüge der Betrieb von Magnetbahnstrecken besitzt. Darüberhinaus sehen Sie die Chancen eines Flughafensystems Teneriffa sowie die daraus resultierenden wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten für Ihre Insel mit „kurzen Wegen“ und die Vorteile für den Umweltschutz. Für Touristen ergäbe sich außerdem ein hoher Erlebniswert dank eines hervorragenden Ausblicks auf die Landschaft wegen der überwiegend oberirdisch verlaufenden Trasse.

Wir möchten Sie wissen lassen, daß wir dieses Projekt voll und ganz unterstützen. Aus diesem Grund haben wir die Dokumentation

„Magnetschnellbahnen – Die Zukunft des Reisens gestalten wir heute“

von Michael Dittmer ebenfalls in einer spanischsprachigen Version produziert

Diese möchten wir Ihnen als Anlage des Schreibens überreichen, und stellen die Verwendung in Ihr Ermessen.

Wir hoffen, daß sich ein Weg für die Finanzierung, u.a. unter Zuhilfenahme von EU-Fördermitteln finden wird. Denn Ihr Land wird nachhaltige Lösungen und Wachstumsmotoren in Verbindung mit der Nutzung regenerativer Energien für die Zukunft sicher gut gebrauchen können.

Gern würden wir Sie auch in Zukunft weiter unterstützen. Bitte lassen sie es mich wissen, wie wir dies tun können.

Wir wünschen Ihnen für die Realisierung der Nord- und Südstrecke viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen Michael Dittmer

Sr.
Presidente
Dipl.-Ing Ricardo Melchior Navarro
Cabildo Insular de Tenerife
Plaza de España, 1
E-38003 Santa Cruz de Tenerife
Spanien

Kiel, el 06 de diciembre de 2011

Su compromiso con el Transrapid – La visita de su delegación en la Pista de Pruebas del Transrapid de Emsland

Estimado Sr. Melchior Navarro:

Nos dirigimos a Ud. como jefe del Cabildo Insular de Tenerife e ingeniero y como ecologista comprometido con el medio ambiente de su tierra natal para una solución en la movilidad del futuro – el tren de sustentación magnética Transrapid – en cuyo proyecto aún trabajamos en nuestro país.

Con todo respeto y admiración por su persistencia en el proyecto, a pesar de:

- La oposición de otros ecologistas con pensamientos muy ideológicos.
- El interés económico de la industria ferroviaria en la construcción de líneas de ferrocarriles de tecnología convencional – con altos y sucesivos costos para el mantenimiento y reparación de las mismas.
- Otros políticos que, para lograr sus objetivos se valen de tácticas electorales, que lejos están del interés en el bienestar de su tierra natal.

Seguramente es Ud. consiente, através de los resultados del primer estudio de factibilidad, de las ventajas que tiene esta operación del tren magnético, por otra parte, su apreciación acerca del proyecto de la „unión de los dos aeropuertos“ y favorables para la protección del medio ambiente. Además, se brinda así una posibilidad al turismo, de experimentar maravillosamente la vista del paisaje en todo el trayecto, casi completamente aéreo.

Nos agrada hacerle saber que apoyamos plenamente ese proyecto, por cuya razón hemos producido una nueva documentación en Español con Michael Dittmer, que titulamos:

„El futuro de los viajes, lo construimos hoy“

Nos complacemos en hacerle llegar una copia, ajunta a la presente para su uso libre.

Esperamos que Ud. encuentre un camino para la financiación, entre otros medios, por la ayuda de subvenciones de la Unión Europea. Debido a que su país seguramente va a necesitar soluciones sustentables y fuerza para el crecimiento con respecto al uso de energías regenerativas.

Nos gustaría apoyarle en estas tramitaciones. Por favor avisenos como podríamos hacerlo.

Le deseamos mucho éxito para la construcción de la línea del norte y del sur.

Atentamente

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

Michael Dittmer

Anexo DVD de video

Ein Boot fliegt übers Meer

27. AUGUST 2011

FRANKFURTER

ALLGEMEINE ZEITUNG

Vor 80 Jahren erreichte das Verkehrsflugschiff Do X von Dornier, ein Vorläufer der großen Jets, nach seinem Atlantikflug New York.

Von Jan Wiele

FRANKFURT, 26. August. Gestern die Erfüllung eines Menschheitstraums, heute eine Selbstverständlichkeit: Otto Lilienthal flog mit dem ersten erfolgreichen manntragenden Flugzeug der Welt 1891 über Brandenburg – gerade einmal 25 Meter weit. Die Brüder Wright brachten den Motorflug, der Erste Weltkrieg Jagdflugzeuge und Bomber. In den zwanziger Jahren blühte die zivile Luftfahrt: Auch wenn die Pionierarbeit der Flugzeugbauer häufig vom Militär angestoßen und finanziert war, brachte sie erfinderische und ästhetische Glanzleistungen für den nichtmilitärischen Flugverkehr hervor.

Eine solche war auch die Dornier Do X, mit deren Atlantiküberquerung und Ankunft in New York am 27. August 1931 ein weiterer Traum des Grenzen überwindenden Fliegens für jedermann verwirklicht schien. Es war ein Donnerstag, elf Uhr morgens, als die Do X vor der New Yorker Skyline entlangflog und schließlich im Battery Park, direkt an der Südspitze Manhattans und unweit des heutigen Ground Zero, zum Wassern ansetzte. Hier lag das vorläufige Ziel eines Repräsentationsflugs des zu diesem Zeitpunkt größten Flugzeugs der Welt.

Der Flug hatte schon im Januar 1931 in Lissabon begonnen und führte über Nordafrika nach Rio de Janeiro. Auch die seit 1926 bestehende „Deutsche Luft Hansa“ (so die damalige Schreibweise) stellte dafür Piloten zur Verfügung. Die lange Dauer des Flugs ging allerdings auch auf Pannen zurück. Von Rio aus ging es in 16 Etappen weiter

in der Nähe der Dornier-Werke im schweizerischen Altenrhein wurde im Oktober 1929 mit 169 Menschen an Bord ein Rekord der Personenbeförderung in einem Flugzeug aufgestellt.

Er sollte bis 1949 nicht übertroffen werden. Die Do X war schon äußerlich imposant mit den sechs Tandemgondeln samt Propellern, die von zwölf wassergekühlten Motoren angetrieben wurden und in einer Reihe auf dem mächtigen Tragflügel mit 48 Meter Spannweite montiert waren. Innen bot der fliegende Koloss nicht weniger Grund zum Staunen: Auf drei Decks gab es neben großzügigen Passagierkabinen eine Küche, einen Gesellschaftsraum, einen Schlafsalon, einen Rauchsalon und eine Bar.

Für Cornelius Dornier, den Enkel des

nach New York. Tausende applaudierten bei der Wasserung am Hafen; der vierzehnköpfigen Besatzung wurde ein Empfang sogar im Weißen Haus bei Präsident Herbert Clark Hoover bereitet. Neun Monate später flog die Do X über den Atlantik zurück nach Deutschland, wo sie auf dem Berliner Müggelsee wasserte. Die Do X glich wirklich noch mehr einem Schiff als den heutigen

Flugzeugen, sie startete und „landete“ im Wasser, aber sie war doch kein bloßes Boot mehr, so wie ihre Vorgängermodelle. Die Flugboote Libelle, Delphin, Wal und Superwal hatten dem Konstrukteur Claude Dornier (1884 bis 1969) als Vorstufen zu seinem Glanzstück gedient, dem „Jumbo-Jet“ seiner Tage, einer nie gesehenen Attraktion. Bei einem Testflug über dem Bodensee



Ein imposantes Flugschiff: Do X vor der Skyline von Manhattan

Foto EADS / Dornier



Als man noch mit Beinfreiheit flog: Kabine der Do X

Foto Deutsche Lufthansa

Konstrukteurs, repräsentiert die Do X die Erinnerung an die Glanzzeit der transatlantischen Luftfahrt, die an den Luxus der Ozeandampfer anschließen sollte: „Es gab sogar ein eigenes Porzellan.“ Über seinen Vater Silvius Dornier, den 1927 geborenen Sohn des Großvaters Claude, hat Cornelius Dornier sogar noch vermittelte Erinnerungen an die ersten Flüge der Do X über dem Bodensee: „Mein Vater erzählt immer, er sei als kleiner Bub mit dem König von Siam in der Do X geflogen.“

Der Ausbau des regelmäßigen luxuriösen Transatlantikverkehrs mit der Do X sei dann jedoch der Weltwirtschaftskrise und dem Zweiten Weltkrieg zum Opfer gefallen, erzählt der Enkel. Nach der Rückkehr aus New

York landete der Prototyp der Do X bald im Museum. Neben zwei Modellen, die für Italien gebaut und dort zu Transportzwecken verwendet wurden, wurde kein weiteres dieser Flugschiffe gebaut. Und dennoch scheint sich in gewisser Weise das Erbe dieses ersten Luxus-Jumbos erhalten zu haben. Cornelius Dornier sieht die Do X als „geistigen Vorreiter“ des Airbus 380, des bislang größten Passagierflugzeugs der Welt. Zur Erinnerung an die Pionierleistung Dorniers taufte die Lufthansa zum achtzigjährigen Jubiläum der Do-X-Ankunft in New York an diesem Samstag darum einen ihrer Superjumbos auf den Namen der amerikanischen Metropole am Hudson River.

Auch eine Leistung deutscher Ingenieurkunst.

Der Mann mit dem Plan für die Magnetschwebebahn

Von Martin Huber. Aktualisiert am 07.12.2011 13 Kommentare

Im Zürcher Technopark treibt eine Firma unentwegt das Projekt einer Magnetschwebebahn zwischen Zürich und Winterthur voran. Von einem Luftschloss will CEO Niklaus König nichts wissen.



Visionär: Niklaus König mit einem Modell der von ihm propagierten Magnetschwebebahn.
Bild: Reto Oeschger

Zwischen Zug und Flug

Eine Magnetschwebebahn hat keine Räder und fährt mithilfe elektromagnetischer Kräfte. Der Motor befindet sich nicht im Fahrzeug, sondern im Trasse. Magnetfelder bringen den führerlosen Zug zum Schweben und ermöglichen so eine berührungsfreie Bewegung entlang der Fahrbahn. Dadurch kann er relativ leise und mit hohem Tempo fahren. Bisher konnte sich das Verkehrsmittel nicht etablieren. Nur in Shanghai und Nagoya verkehren regelmässig Magnetbahnen. Ein Grund liegt darin, dass die Züge nicht auf dem konventionellen Schienennetz fahren können und teure eigene Strecken benötigen. Bahnhersteller setzen weiterhin auf das Rad-Schiene-System. In der Schweiz scheiterte in der Vergangenheit die Idee einer unterirdischen Magnetschwebebahn (Swissmetro) an mangelnder Finanzierung. (mth)

Fliegen auf Erden: Diesen Traum will Niklaus König zwischen Zürich und Winterthur verwirklichen. Eine bis zu 400 km/h schnelle Magnetschwebebahn auf Betonpfeilern soll Pendler in nur 8 Minuten von Stadt zu Stadt bringen und dies im 5-Minuten-Takt. Nach Königs Vorstellungen soll der Swiss Rapide Express schon 2020 fahren – sofern er private Investoren findet, die für die Baukosten von 5 Milliarden Franken aufkommen.

«Natürlich ist es eine Vision, aber wir meinen es ernst und ziehen das durch», tritt der 53-jährige ETH-Elektroingenieur allfälligen Skeptikern entgegen. Magnetschwebezüge konnten sich bisher weltweit nicht durchsetzen (TA von gestern). Dennoch verfolgt König als CEO der Firma Swiss Rapide im Technopark seit 2006 unverdrossen die Vision des Flugzeugs ohne Flügel.

Ziel: Das Pendlerproblem lösen

Artikel zum Thema

1000 km/h schneller Superzug: Chinesen kopieren die Swissmetro
In 20 Minuten von Zürich nach Bern

Stichworte

Schienenverkehr



Dabei wirkt der Stadtzürcher überhaupt nicht wie ein weltfremder Idealist und Traumtänzer. Er ist ein smarterer Businessmann mit perfektem Auftreten, der über viel Branchenkenntnis und jede Menge Überzeugungskraft verfügt. König hat lange beim Bundesamt für Verkehr gearbeitet, war bei den SBB Chef Sicherungsanlagen in Zürich und hat im Ausland Erfahrungen auf dem Gebiet Eisenbahntechnologie gesammelt.

«Mit dem Swiss Rapide Express könnten die Kapazitätsengpässe im Schweizer Intercity-Verkehr gelöst werden», ist er überzeugt. Zürich–Winterthur plant er als erste Demonstrationsstrecke, danach will er auch auf den Strecken Bern–Zürich und Lausanne–Genf ultraschnelle Magnetbahnen bauen.

SBB-Netz stösst an Grenzen

«Das SBB-Netz stösst schon heute an seine Grenzen», gibt er zu bedenken. Eine Magnetschwebbahn wäre nicht nur dreimal schneller als die heutige Intercity-Verbindung, sie würde auch sechsmal mehr Verbindungen ermöglichen. «Wir brauchen einen Quantensprung, sonst wird es hier bald noch mehr überfüllte Züge, Verspätungen und Staus auf der Autobahn geben.» Hochgeschwindigkeitsstrecken wie in Frankreich oder Italien sind aus seiner Sicht hierzulande keine Lösung. Dagegen könnte die Schweiz mit dem Bau einer Magnetschwebbahn weltweit eine Führungsrolle übernehmen.

Dass die Technik tatsächlich funktioniert, zeige der Transrapid in Shanghai. Dieser hat seit 2003 bereits über 20 Millionen Kilometer zurückgelegt und sich als sicher und sehr pünktlich erwiesen. König selber hatte sein Schlüsselerlebnis bei einer Fahrt auf der Transrapid-Teststrecke im norddeutschen Emsland. An das Fahrgefühl «wie in einem Flugzeug» erinnert er sich jedes Mal voller Sehnsucht, wenn er auf einer Zugreise «wieder einmal mit Tempo 60 durch den Bahnhof Olten zuckelt».

Gesucht: Investor mit 25 Millionen

Laut König unterstützen derzeit rund 40 Partnerfirmen aus der Schweiz und Deutschland das Magnetbahnprojekt. Allerdings vorab mit Know-how, nicht mit Geld. «Bei rund 100 Firmen konnten wir das Projekt bisher vorstellen und sind in den Geschäftsleitungen auf grosses Interesse gestossen, auch bei Banken.» Derzeit läuft die Suche nach einem Investor, der 25 Millionen Franken für die Ausarbeitung eines konkreten Projekts samt Konzessionsgesuch bezahlt.

Die Magnetbahn soll ausschliesslich von privaten Investoren und ohne Steuergelder finanziert werden. König zeigt sich zuversichtlich, dass die Kosten durch die betrieblichen Einnahmen gedeckt werden können. Die Wirtschaftlichkeit aller drei Strecken sei gegeben, sodass sich die milliardenschweren Investitionen rechnen würden.

Neben der Finanzierung stellt auch die Streckenführung samt Landerwerb eine Knacknuss dar. König hat bereits Routenvarianten entwickelt (siehe Grafik). So würde die Bahn zwischen Zürich

HB und dem Bahnhof Winterthur teils in Tunneln, teils oberirdisch verlaufen, wo immer möglich entlang des SBB-Trassees oder der Autobahn. Denkbar sei auch eine Linienführung auf dem Mittelstreifen der Autobahn. Berechnungen zeigen laut König, dass eine Magnetbahn auf Pfeilern nur ein Sechstel des Landbedarfs einer Eisenbahn und ein Zwanzigstel jenes einer Autobahn beansprucht.

Appell an den Pioniergeist

«Natürlich braucht es einen langen Atem, wir müssen noch an viele Türen klopfen», sagt König. Er beschwört den Pioniergeist früherer Zeiten. Beim Bau des Schweizer Eisenbahnnetzes oder der Jungfraubahn habe man auch enorme Risiken in Kauf genommen. «Wieso soll das heute nicht mehr möglich sein?»

Zudem erinnert er an die Google-Gründer Larry Page und Sergey Brin. Die seien zuerst auch als Spinner betrachtet worden. König hält sich denn auch an ein Motto der beiden Visionäre: «Jedes Mal, wenn jemand sagte, es sei unmöglich, wussten wir, dass wir auf dem richtigen Weg sind.» (Tages-Anzeiger)

Erstellt: 06.12.2011, 19:46 Uhr

Vorerst letzte Fahrt des Transrapid

ys **LATHEN.** Die Demonstrationsfahrt des Transrapid auf der Versuchsanlage in Lathen am 28. November für eine spanische Delegation ist die vorerst letzte gewesen. Das hat die Betriebsgesellschaft der Versuchsanlage, die IABG, bestätigt. Der Bund wird sich, wie berichtet, aus der Finanzierung des Betriebes zurückziehen. Die Geschäftsführung der IABG bedauert diese Entwicklung, die aufgrund fehlenden Nutzungsinteresses „nicht abwendbar“ war. Am Mittwoch hatten 52 Mitarbeiter ihre Kündigungen erhalten. Der Betriebsrat und die Geschäftsführung haben sich auf einen Interessenausgleich mit Sozialplan verständigt. Die IABG, der Landkreis Emsland und die Gemeinde Lathen führen derzeit Gespräche, wie eine Nachnutzung der Versuchsstrecke durch neue Industrieprojekte – Elektromobilität und neue Energien – vornehmlich mit den bisherigen Mitarbeitern umgesetzt werden kann.

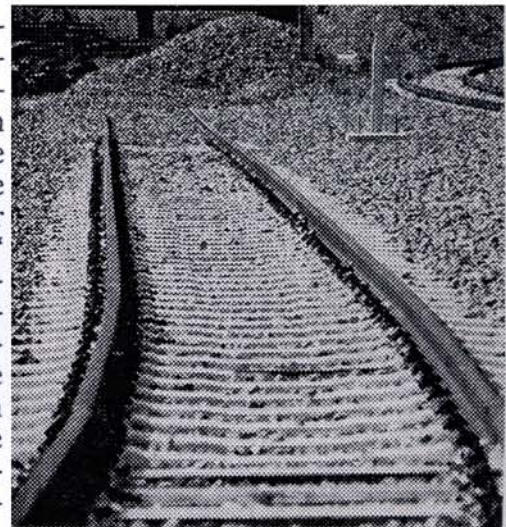
EMS-Zeitung vom 03.12.2011

Transrapid: Kündigung für 52 Mitarbeiter

ys **LATHEN.** Die 52 Mitarbeiter der Transrapid-Versuchsanlage (TVE) in Lathen haben jetzt ihre Kündigungen bekommen. Das bestätigte der Betriebsratsvorsitzende Werner Brameyer. Der Schritt sei „unumgänglich“ gewesen, weil Ende des Jahres der Testbetrieb eingestellt werde und die Betriebsgesellschaft IABG keine neuen Aufträge habe. Zudem laufe zum 31. Dezember die Bundesförderung aus. Brameyer betonte, dass die Belegschaft von der IABG umfassend informiert worden sei. Er hoffe, dass mit dem neuen Projekt zur Elektromobilität die Möglichkeit bestehe, hoch qualifizierte Mitarbeiter in Lathen zu halten. Brameyer: „Wie viele es sein werden, lässt sich zurzeit nicht sagen.“ Es sei für den gesamten TVE-Betriebsrat schlicht unverständlich, dass der Transrapid in Deutschland keine Chance habe.

Ems-Zeitung vom 02.12.2011

Basler Zeitung



Anmerkung:

So stellt sich das Ende einer überalterten Verkehrstechnik dar, es verläuft sich im Schotterbett!

Vision der Magnetschwebbahn in



Brüssel vorgestellt

Der Präsident ist schwer beeindruckt

ys Lathen

Neue OZ online 20.07.2010

ys Lathen. Wenn es nach Ricardo Melchior Navarro geht, werden Touristen in nicht allzu ferner Zukunft im Transrapid (TR) über Teneriffa rauschen. Der Präsident der größten der Kanarischen Inseln besuchte gestern mit einer Delegation die Versuchsanlage in Lathen und zeigte sich von der Technik begeistert.



Zur Probefahrt im Transrapid war gestern eine Delegation der spanischen Insel Teneriffa in Lathen zu Gast. Von links: Andres Munos de Dios Rodriguez (Direktor Mototeneriffe), Dr. Friedrich Löser

Nach den zwei Runden auf der Teststrecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von fast 390 Kilometern pro Stunde war Navarro in fehlerfreiem Deutsch voll des Lobes für die Magnetbahn: „Die enorme Beschleunigung ist gar nicht zu spüren. Man muss der Tachoanzeige schon glauben. Und der Geräuschpegel ist im Vergleich zu anderen Zügen trotz der hohen Geschwindigkeit sehr niedrig.“ Er habe die Hoffnung, dass seine Insel den künftigen Anforderungen in puncto Mobilität und Transport mithilfe der neuen Technik gerecht werden könne. Es müsse allerdings abgewartet werden, wie die Machbarkeitsstudie ausfalle, die in einem Monat vorliegen soll. Samtgemeindebürgermeister Karl-Heinz Weber, der die Gäste in einer Ansprache auf Spanisch begrüßt hatte, ermunterte Navarro, „die Vorzüge des Transrapid auf ihrer schönen Insel auch mit Blick auf den Tourismus zu nutzen“.

Die Vorteile des TR gegenüber der herkömmlichen Rad-Schiene-Technik stellten Dr. Ralf Effenberger und Ansgar Schlüter von der Betreibergesellschaft IABG heraus. So könne der Transrapid Steigungen von bis zu zehn Prozent meistern, ein konventioneller Zug sei bei vier Prozent bereits am Ende. Effenberger: „Wir benötigen deshalb auch deutlich weniger Brücken und Tunnel beim Streckenbau.“ Hinzu kämen der niedrige Energieverbrauch und der hohe Sicherheitsstandard. Eine Entgleisung ist laut Schlüter nahezu ausgeschlossen, da das Trag-Führ-System des Transrapid den Fahrweg vollständig umgreife.

Auch im Bereich Umweltverträglichkeit sei der TR dem Rad-Schiene-System ein ganzes Stück voraus, so Schlüter. „Es gibt keinen Co₂-Ausstoß bei der Fahrt und zudem keinen mechanischen Abrieb. Schließlich hat der Transrapid keine Bremsklötze und auch keinen direkten Kontakt zum Fahrweg.“ Das Fahrzeug befinde sich immer etwa einen Zentimeter über Grund.

Peter Hanf von der Firma Bögl, die die Fahrwegträger für den Transrapid weiterentwickelt hat, sieht gute Chancen für eine Magnetbahn auf Teneriffa. „Dort gibt es bisher keine herkömmlichen Schienenwege und vor allem keine Bahn-Lobby“.

IABG-Niederlassungsleiter Effenberger teilte am Rande des Besuches mit, dass die Ausschreibungen für die Verbindung zwischen Campinas, São Paulo und Rio in Brasilien inzwischen „systemoffen“ laufe. „Das heißt, der Transrapid ist offiziell dabei.“ Aus dem Päsidualamt des südamerikanischen Landes sei angekündigt worden, dass bis Ende des Jahres eine Entscheidung fallen soll.



Gitta Connemann

Mitglied des Deutschen Bundestages
Wahlkreis Unterems
www.gitta-connemann.de

Herrn
Horst Severin
Am Mühlengrund 41

Berlin, den 16. Dezember 2011

58553 Halver

Sehr geehrter Herr Severin,

für Ihr Schreiben vom 05. Dezember 2011 danke ich Ihnen. Ich freue mich, mit Ihnen den Vertreter einer Gruppierung von Freunden der Transrapidtechnologie zu haben. Leider werden diese Freunde in Deutschland immer weniger.

Selbstverständlich stehe ich sehr gerne für einen Gesprächstermin in Berlin oder in Papenburg bereit. Bitte setzen Sie sich zwecks Vereinbarung eines Termins entweder mit meinem Berliner Büro unter 030 - 22773015 oder meinem Papenburger Büro unter 04961 - 669685 in Verbindung.

Allerdings werde ich Ihnen in diesem Gespräch keine erfreulichen Mitteilungen machen können. Bekanntlich läuft die Förderung Ende diesen Jahres aus. Dies liegt nicht an einem mangelnden Engagement oder Interesse der derzeitigen Bundesregierung. Unser Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer MdB hat gleich zu Beginn seiner Amtszeit deutlich gemacht, dass er die Technologie für zukunftsweisend hält und dazu steht. Diesen Worten hat er Taten folgen lassen. So war ich Teil von Delegationen in denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Werbung für den Transrapid machte – sei es in Brasilien, sei es auf Teneriffa. Leider haben wir jedoch keinerlei Unterstützung seitens der Industrie erhalten. Damit meine ich übrigens nicht die IABG als Betreiber der TVE oder die Firma Max Bögel. Diese setzen mit uns gemeinsam alles daran, den Transrapid tatsächlich einmal auf die Bahn zu bringen. Ohne das Mitwirken der Industrie wird es aber nicht funktionieren. Diese Erfahrung haben wir bei dem Präsidenten von Teneriffa gemacht. Dieser ist ein begeisterter Anhänger der Technologie. Allerdings konnte er die relevanten Zusagen seitens der Systemindustrie nicht erhalten. Vor diesem Hintergrund hat die von Ihnen vorgeschlagene Einladung aller EU Verkehrsminister nach Lathen kaum Sinn.

Darüber können wir aber dann ja sprechen. Meine Büros erwarten Ihren Anruf.

Mit allen guten Wünschen zum Weihnachtsfest und dem Jahreswechsel verbleibe ich

mit besten Grüßen

Berlin
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Tel.: (030) 227 - 73015
Fax: (030) 227 - 78068
gitta.connemann@bundestag.de

Papenburg
Hauptkanal links 42
26874 Papenburg
Tel.: (04961) 669685
Fax: (04961) 6423
gitta.connemann@wk.bundestag.de

Statistisch gesehen, hat es letztes Jahr 400 000 km Staus auf allen Straßen der Bundesrepublik gegeben. Lkw sind auf den Autobahnen bis zum Horizont zu sehen, dicht an dicht. Der Flugverkehr wird sich voraussichtlich bis zum Jahr 2020 verdoppeln. Ob die Maßnahmen der Bundesregierung, die Autobahnen sechsspurig auszubauen und die Parkmöglichkeiten von Lkw an den Autobahnen zu verbessern, sowie das ICE-Netz weiter auszubauen ausreichen, ist äußerst fragwürdig. Vor allem wegen der damit verbundenen Landversiegelung, der Lärmpegel von Verkehrssystemen und dem Bodendruck von Eisenbahnen die Risse an Häuserfassaden verursachen, einschließlich der dadurch entstehenden Kosten. Zu bedenken ist, dass man zukünftig mehr Schwerlastverkehr auf die Bahn verlagern muss. Dadurch entstehen auch Engpässe auf der Schiene, die durch Ausbau nicht beseitigt werden können. Durch Mischverkehr von Güter und Personenzügen auf Regionalstrecken, sind auch hier Staus nicht zu vermeiden. Güterzüge können auf für ICE ausgelegte Strecken gar nicht oder nur bedingt fahren. Vor dem Hintergrund der allgemeinen Klimaerwärmung ist das Thema Elektromobilität in aller Munde. Autos mit Elektroantrieb könnten zukünftig an öffentlichen Plätzen gemietet werden. Mit ihnen fährt der Fahrgast zum Haltepunkt von Bussen und Bahnen, oder direkt zum Fernverkehr, ICE, Transrapid oder Flugzeug. Auch sollten Busse und Bahnen so eingerichtet werden, dass sie Kleinfahrzeuge wie Fahrräder und Mopeds mitnehmen können, um so die Mobilität der Menschen im regionalen Bereich zu verbessern, wenn sie am Ziel angekommen sind.

Wir haben es in Deutschland leider bisher versäumt, den Transrapid in die bestehende Verkehrsinfrastruktur einzubeziehen. Kritiker der Magnetbahn behaupten, sie sei zu teuer. Dies entspricht nicht den Tatsachen. In gebirgigen Regionen ist sie sogar kostengünstiger, da durch ihre zehnpromzentige Steigungsfähigkeit aufwendige Tunnelbohrungen vermieden werden können. Das System Transrapid ist leistungsfähiger gegenüber dem ICE. Die Betriebskosten der Magnetbahn sind geringer, durch größere Wartungsintervalle, durch weniger Wagensektionen, höhere Geschwindigkeit, durch geringeren Energieverbrauch und weniger Personal. Dies trägt dazu bei, dass sich die Investitionskosten beim Transrapid im Laufe der Jahre sehr schnell amortisieren. Beim Transrapid ist es dann sogar möglich, Elektroautos mitfahren zu lassen. Dabei werden während der Fahrt deren Batterien berührungsfrei durch Induktion von einer Ladestation aufgeladen. Bei dieser Möglichkeit wird zukünftig der Reisende noch mobiler. Diese Perspektiven hat man in Deutschland leider nicht gesehen und sich für den Abbruch der Transrapidversuchsanlage entschieden, wodurch bei uns die Vermarktung schwierig wird. In Japan dagegen verlängert man die Versuchsanlage. Man will im Jahr 2014 mit dem Bau eines eigenen Magnetbahnsystems auf 500 km Länge zwischen Osaka und Tokio für 80 Milliarden Euro beginnen. Die Amerikaner waren schon dort, um sich zu informieren. Die Entscheidung für die Magnetbahn verschafft den Japanern Vermarktungsvorteile. Infolge des einfacheren Fahrwegsystems kann der Transrapid schneller und kostengünstiger gebaut werden, als die japanische Magnetbahn.

Durch die Entscheidung, die Transrapidversuchsanlage in Deutschland abzubrechen, wird auf der Kanareninsel Teneriffa, wo man durchaus gewillt ist, mit dem Transrapid die beiden Flughäfen im Norden und im Süden miteinander zu verbinden, die Verwirklichung erschwert. Der Transrapid ist für unsere Industrie und für unser Land ein wirtschaftlicher Zugewinn. Darum ist es wichtig, dass die Versuchsanlage im Emsland erhalten bleibt, so lange, bis eine Anwendungstrecke in Deutschland gebaut ist. Wenn wir es anpacken, dieses Wagnis einzugehen, haben wir gute Voraussetzungen, unsere heutigen und zukünftigen Verkehrsprobleme zu lösen. Nur durch diese intelligenten Lösungen, auch dadurch, dass es für alle erschwinglich kalkulierte Tarifangebote gibt, lassen sich die Menschen bewegen, vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Wir sind dies unserer Umwelt und den nachkommenden Generationen schuldig.

Der Transrapid ist ein technisches Know-how, das auf vielen Gebieten von Hochtechnologie Anwendung finden kann, z. B. auf dem Gebiet der Elektromobilität, wie die induktive berührungsfreie Ladung von Batterien. Die induktive Ladung ist gegenüber der mit einem Kabel effizienter, es geht weniger Energie durch entstehende Wärme verloren. Auch werden durch neue Betonsorten, die für den Transrapidfahrweg entwickelt worden sind, die Kosten des Fahrweges, wie auch beim Brückenbau geringer. Es wäre zu schade dieses technische Wissen aufs Spiel zu setzen.

Horst Severin, Am Mühlengrund 41, 58553 Halver. Telef. 02353 10390,

Das endgültige Aus der Transrapid-Teststrecke im emsländischen Lathen ist besiegelt. Der fast 32 Kilometer lange Rundkurs im Emsland wird stillgelegt, die Abbauarbeiten sollen in Kürze beginnen. 'Die Versuchsanlage wird planmäßig ab Anfang 2012 zurückgebaut', sagt der Sprecher des Bundesverkehrsministeriums, Matthias Schmall, auf Anfrage der Nachrichtenagentur dapd in Berlin.

10.01.2012 | 11:53 Uhr

Ems-Zeitung



Transrapid-Versuchsanlage im Emsland steht vor ...

eine halbe Million Besucher den Temporausch mit Geschwindigkeiten bis zu 450 Stundenkilometer erlebten, waren Touristenfahrten fortan verboten. Das neue Modell 'TR 09' fuhr nur noch selten, weil die Kaufinteressenten rar gesät waren.

Weitere Hiobsbotschaften folgten: Im März 2008 scheiterte das letzte kommerzielle Projekt in Deutschland. Die geplante Trasse zwischen Hauptbahnhof und Flughafen in München wurde wegen ausufernder Baukosten zu den Akten gelegt. 2011 erklärten die Transrapid-Entwickler Siemens und ThyssenKrupp, dass die Versuchsanlage verzichtbar sei, weil die Technik 'Marktreife' erlangt habe.

Kurz darauf stoppte der Bund, der bislang 1,5 Milliarden Euro in den Transrapid investiert hat, seine Zuschüsse für den Testbetrieb. Ende 2011 lief die Betriebsgenehmigung aus. Eine Verlängerung wurde nicht beantragt, wie die Sprecherin des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums, Silke Schaar, auf dapd-Anfrage in Hannover sagt. 'Damit ist ein schienengeführter Verkehr nicht mehr erlaubt', fügt Schaar an.

Vor Ort wirkt die Transrapid-Strecke mit ihren haushohen Betonpfeilern schon heute wie ein Mahnmal. Viel wird nach dem Abriss nicht davon übrig bleiben. 'Das ist ein Armutszeugnis für ganz Deutschland und nicht nachvollziehbar', sagt Lathens Bürgermeister Karl-Heinz Weber (CDU).

Teile der Anlage sollen jedoch erhalten bleiben. Parallel zum Rückbau wird auf dem Gelände ein Kompetenzzentrum für Elektromobilität entstehen. Die Betreibergesellschaft IABG will die berührungsfreie Aufladung von Batterien (Induktion) während der Fahrt weiterentwickeln. Der Bund trägt nach eigenen Angaben mehr als die Hälfte der Gesamtkosten von vier Millionen Euro. 'Damit wird es hoffentlich gelingen, einen Teil der Arbeitsplätze zu sichern', sagt der Landrat des Landkreises Emsland, Reinhard Winter (CDU).

Wie viele Arbeitsplätze erhalten bleiben, bleibt aber unklar. Fast 60 Mitarbeiter hatten Ende November ihre Kündigung erhalten. 'Ich befürchte, dass das Nachfolgeprojekt den Arbeitsplatzabbau nur teilweise auffangen kann', sagt Bürgermeister Weber.

Wahrhaben will Weber, der sich selbst als 'Transrapid-Gläubigen' bezeichnet, das Ende des Testbetriebs in Lathen trotz allem noch nicht. 'Das magnetische Schweben ist die Technologie der Zukunft. Das Thema ist noch nicht durch', sagt der Bürgermeister.

Sehr geehrte Damen und Herren,

in welchem Irrenhaus leben wir eigentlich? Da wird mit Steuergeldern ein hierzulande erfundenes Verkehrssystem, das dem blödsinnigen ICE haushoch überlegen ist und dem die Zukunft gehört, erdacht, entwickelt, erprobt und einsatzreif gemacht. Danach aber unter den fadenscheinigsten Begründungen in Hamburg, dem Ruhrgebiet und München von Dogmatikern blockiert, und unseren Volksvertretern fällt dazu nur ein, es zu vernichten. Es ist wohl wirklich so, wo der Wahnsinn epidemisch wird, nennt er sich Vernunft und alle glauben es. Wenn schon keiner von unseren heutigen Meinungsführern klar zu denken in der Lage ist und entsprechend für seine Meinung einzustehen, sollte man die Anlage so lange bestehen lassen, bis die junge Generation, die die Chancen für unser exportorientierte Nation durchaus sieht, das tut was unbedingt zu tun ist, forschen, entwickeln und kommerzialisieren.

Die Asiaten jedenfalls sind schon jetzt dabei, da können wir, wenn wir denn von unserem ICE, seinem Lärm, seinen Kosten, seinen Unfällen irgendwann die Nase voll haben, zeitgemäße Verkehrstechnik einkaufen, wenn wir dann das Geld noch dafür haben. Wulf Rumpel

E-Mail

11.01.2012

Vor 10 Jahren

Magneetbaan in Nederland.

De lobby voor het Zuiderzeetraject als magneetbaan

op het traject Amsterdam - Lelystad - Heerenveen - Drachten - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg (en Berlijn)



Eerst zal ik me even voorstellen, mijn naam is Henk Stokhorst en ik woon in Roden, in het noorden van Drenthe. Vanaf jongsaf aan heeft energiepolitiek mij gefascineerd. De manier waarop wij als maatschappij met onze hulpbronnen omgaan is in enkele generaties sterk gewijzigd en heeft grote invloed op onze sociale en economische levensomstandigheden. Om het goede hiervan te behouden en de negatieve effecten terug te dringen zullen we nieuwe technieken nodig hebben. We kunnen niet doorgaan onze kostbare bodemstoffen te verbruiken in het huidige tempo.

Uit deze interesse bracht ik eind jaren tachtig een bezoek aan de testbaan van de Transrapid in Lathen, vlak over de grens tussen Ter Apel en Bourtange.

Duitsland was nog gescheiden in Oost en West en er bestond het idee een echte baan te gaan bouwen in het Roergebied. In dezelfde tijd speelde in Nederland de discussie over de HSL-Zuid, de snelle spoorverbinding tussen Amsterdam en Parijs. Een discussie over de waarde van het Groene Hart in de Randstad, een investering van miljarden voor de lange termijn. Overtuigd van de voortgang geboekt in Lathen besloot ik een eenpersoonslobby te gaan voeren voor een magneetbaan op dat traject. Bij [MVP](#), de Magnetbahnsysteme Versuchs und Planungsgesellschaft, ontmoette ik de Nederlander Ronald van der Meijs werkzaam als projectcoördinator. Hij kon me tips en ondersteuning geven.

De eerste pogingen mensen in de overheidslichamen die betrokken zijn bij de HSL te overtuigen van het nut werden steevast wel gewaardeerd en inhoudelijk beantwoord, maar het bleek niet mogelijk te concurreren met de TGV. Aansluiting op het Franse hogesnelheidsnet was min of meer een vereiste, en de Transrapid was nog niet officieel bedrijfsklaar verklaard. Niettemin besloot ik door te zetten zolang er nog geen definitieve beslissing was gevallen. In ieder geval leerde ik veel over de procedures en de overlegcultuur bij grote infrastructureelprojecten.

Op 13 februari 1993 plaatst de redactie van de wetenschapsbijlage van de Volkskrant een artikel over een voorstel van HBG, de Hollandse Beton Groep, een grote aannemer. Zij stelden voor de gehele baan uit te voeren op palen, zodat er geen sprake zou zijn van dijklichamen en fysieke doorsnijding van het landschap. Een afgedrukte fotomontage geeft een beeld van een zware spoorbrug door het landschap. Het is voor mij aanleiding een [ingezonden brief](#) te schrijven met daarin een technische vergelijking van het ontwerp met een magneetbaan. Het wordt geplaatst op de U-pagina van 20 februari.

Rond die tijd richtten de noordelijke provinciën de "Maatschappij voor de aanleg van de Zuiderzeelijn" op. Zij maken zich sterk voor een spoorlijn over op het traject Groningen - Heerenveen - Lelystad. Ik overweeg me daar nader over te informeren, maar blijf me nog concentreren op de HSL-Zuid.

Grappig genoeg komt er een reactie op de ingezonden brief uit onverwachte hoek. De redactie van de Leekster Courant, een abonneekrant in het aan Noord-Drente grenzende Groninger Westerkwartier, belde op en vroegen direct langs te mogen komen voor een interview. Ik stemde toe en vroeg me af wat voor interessante zaken ik kon melden aan Groningers over een project in de Randstad. Het schoot me te binnen dat commissaris van de Koningin Henk Vonhoff net enige weken daarvoor tien meter rails bij Lelystad had aangelegd, met het verzoek aan de minister van Verkeer en Waterstaat om de lijn door te trekken naar Groningen. Dit terwijl in nu verenigd Duitsland inmiddels was besloten om de eerste magneetbaan te plannen tussen Berlijn en Hamburg. Als de journalist aanbelt onthaal ik hem met de woorden "Vonhoff heeft de verkeerde rails aangelegd". Het [interview](#) wordt een succes, ter plekke belt de verslaggever een foto-journalist op om het interview te kunnen voorzien van een foto. Ik besluit af te wachten of het reactie uitlokt vanuit het provinciehuis.

Die reactie blijft uit. Mogelijk heeft de provinciale knipseldienst geen abonnement op het blad. Maar nu verder op dit spoor neem ik me voor Vonhoff zelf te benaderen. Een bevriende wethouder tipt me over de voorkeur van de CdK een goede lunch te kunnen nuttigen tijdens besprekingen. Enige weken later verricht de Commissaris de opening van een nieuw modelspoorbaantje in het recreatiepark Nienoord. Twee modelbouwers hadden ieder een prachtige stoomlocomotief gebouwd, maar er geen rekening mee gehouden dat voor de door hun gekozen schaal geen spoorbreedte bestond. Het park was bereid daar een baan voor aan te leggen. Dhr. Vonhoff, tevens historicus, steekt een rede af over het belang van stoom door de eeuwen heen. Na afloop spreek ik hem aan en doe een aanbod voor een testrit en lunch in Lathen, waarbij hij zich mag vergezellen door collegabestuurders, ambtenaren en technici. Dat aanbod neemt hij graag aan en vraagt de details te regelen met [dhr. Timmer, de secretaris van de "Maatschappij voor de aanleg van de Zuiderzeelijn"](#), een lobbyclub van de noordelijke provinciën.

Na de nodige voorbesprekingen is het dan op 3 februari 1994 zover. Een gezelschap van 25 noordelijke politici en ambtenaren belast met verkeer bezoeken de testbaan. Zij worden vergezeld door een grote hoeveelheid journalisten. De testrit maakt enthousiasme los onder de aanwezigen en de presentatie slaat aan. Ook de vragen en antwoorden over de inmiddels bedrijfsklaar verklaarde Transrapid en de mogelijkheid de lijn door te trekken naar Hamburg zorgen voor een positieve toekomstverwachting. Dhr. Vonhoff, als voorzitter van de Maatschappij deelt mee een bedrag van f. 30.000,- beschikbaar te stellen voor een rapport dat de mogelijkheid moet verkennen van een Zuiderzeelijn in uitvoering als magneetbaan.

Vanaf hier raakt de lobby in een stroomversnelling. Momenteel zijn het de noordelijke provinciën en een consortium onder leiding van de nederlandse tak van het duitse Siemens de stuwende kracht achter de verdere onderzoeken en voorstellen. Na de regeringswisseling in 1998 in Duitsland is het traject Hamburg - Berlijn geschrapt. Indien de Nederlandse regering besluit de Zuiderzeelijn uit te voeren als magneetbaan zal de Duitse regering alsnog het traject Hamburg - Berlijn weer oppakken. In dat geval overstijgt het belang van de lobby nu meer dan 10 jaar geleden begonnen verre hetgeen ooit indertijd door mij voorzien.

Tegenwoordig werk ik aan het [GSLT](#) project, tenminste als ik niet elders aan het [zweven](#) ben.

Wilt u een bezoek brengen aan de testbaan in Lathen, kijk dan op de website van [MVP](#). Voor [meer informatie over de Transrapid in en buiten Nederland](#) is elders op het web veel te vinden.

Erfurt, 2012-01-08

Sehr geehrter Hr. Ramsauer,

Ist die Mobilität der Zukunft ist in unsrer Gesellschaft noch zukunftsfähig?

Im Juni vergangenen Jahres fand unter Schirmherrschaft des Nachhaltigkeitsrates mit Jugendlichen die Dialoge Zukunft 2050 statt.

Hier entstand die Vision der Vernetzung der Verkehrssysteme unter Einbezug der Magnetschwebetechnik Transrapid. Hintergrund ist der klimaschädliche Inlandsluftverkehr und der einhergehende Landverbrauch durch Neubau von Straßen- und Schienentrassen.

Nun fand aber in Folge bei Ihnen im Hause unter gleichem Thema:

Mobilität der Zukunft, Jungvisionäre diskutieren mit Bundesminister Ramsauer am 06.12.2011 ein Treffen statt. Leider ist hier der Schwerpunkt in den Willen zur Entschleunigung der Gesellschaft „verrutscht“.

Verfolgen Sie die Vision der Erneuerung und Effizienzsteigerung unserer mobilen Gesellschaft!

Initiieren Sie einen neuen MASTERPLAN!

Zeigen Sie auf, wie unwirtschaftlich der Schienenschnellverkehr ist.

Unwirtschaftlich, weil Betriebskosten weit höher liegen als ein verschleißfreies System.

Unwirtschaftlich, weil nicht wirklich in vorhandene Schienentrassen einbindbar!

Das lehren uns Frankreich und Japan, wo der Schnellverkehr auf gesonderte Trassen verlegt worden ist.

Die Magnetschwebetechnik hat das Potential der Zukunftsfähigkeit!

Japan baut parallel zur vorhandenen Shinkansen-Trasse die Magnetbahn auf 500 Km Länge aus!

Und das nur auf Grund dieser Erkenntnisse!

Machen Sie eine Neubewertung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zum Schwerpunkt Ihrer Laufbahn!

Setzen Sie auf einen neuen Leuchtturm und zeigen Sie, wie Visionen Einzug halten können und unser Land als Innovationsschmiede in der Welt Aufmerksamkeit erlangen kann.

Verfolgen Sie die Erneuerung in Sinne von Nachhaltigkeit und Ökologie!

Ihr Werk wird von nachfolgenden Generationen gewürdigt werden.

Ihr Werk wird unsere Kinder beflügeln, diese Technologie weiter zu entwickeln.

Eine Schließung des Erprobungsstandortes in Lathen ist ein Affront an unsere Ingenieure mit innovativem Potential.

Es ist Zeit für einen neuen MASTERPLAN der Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur!

Wir, die Mitglieder der Gesellschaft zur Förderung der Magnetbahntechnologie e.V.

unterstützen Sie gern dabei!

Mit freundlichen Grüßen

Harald Naglatzki

Mitglied der GFM

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**

Erfurt, 2012-01-16

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

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Politische Planung und Kommunikation
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Sehr geehrter Hr. Minister,

es besteht dringender Handlungsbedarf zur Erneuerung unserer Verkehrsinfrastruktur!

Zur Vergegenwärtigung:

- 400 Tausend Km Stau jedes Jahr auf unseren Straßen stellen eine entscheidende Wirtschaftsbremse dar
- Fast 4000 Bürger verlieren ihr Leben auf unseren Straßen, das bedeutet jeden Tag sterben 10 Verkehrsteilnehmer!
- Landverbau und Verinselung unserer Lebensräume machen das Leben nicht lebenswerter
- Schallschutzmaßnahmen verbarrikadieren unser Land
- Unsichtbare Belastungen unserer Atemluft sind ein entscheidender Faktor für zusätzliche Aufwendungen im Gesundheitswesen

Die Liste der Folgen unserer luftbereiften Verkehrsinfrastruktur ist länger!

Sind das alles nur Kollateralschäden, die es nicht wert sind, die Ursachen einmal zu überdenken? Der Schienenverkehr fristet eher eine nachgeordnete Daseinsberechtigung. Der Güterverkehr auf der Schiene erreicht nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 15 km pro Stunde. Das ist ein entscheidender Wettbewerbsnachteil gegenüber dem LKW-Verkehr.

Güterverkehr auf der Straße und der Flugverkehr weisen beachtenswerte Zuwachsraten auf!

Wie ist nun aber gegen diese Entwicklung vorzugehen?

Beschränken kann man Bewegungsdrang kaum. Wer will schon auf die Annehmlichkeiten der Mobilität freiwillig verzichten? Die Wünsche auf eine Entschleunigung unseres Lebens werden solange nur Wünsche bleiben, solange man weiter in Warteschlangen der Abfertigungshallen auf Flugplätzen und auf Bahnsteigen der Deutschen Bahn seine Zeit erwartet.

Wie viel Stau-Stunden verbringen Bürger auf unseren Straßen, wie viel Güterverkehr kommt nicht pünktlich an das Ziel? Das alles sind nicht nur negative Wirtschaftsfaktoren sondern auch Verursacher von Stress.

ICE-Züge sollen das Dilemma „Öko-Faktor im Luftverkehr“ wegbügeln. Die ICE-ertüchtigten Schienenwege bremsen den Güterverkehr aus. Also müssen separate Trassen für den ICE-Verkehr geschaffen werden. Das hat wiederum einen weiteren Landverbau zur Folge.

Warum wird die Magnetschwebetechnik, der Transrapid, nicht genutzt?

„Zu teuer“, sagt man. Genaue Zahlen werden zurückgehalten. Warum?

„Zu laut“ sagt man. Ein Transrapid ist bei Tempo 150 leiser als jeder luftbereifte Verkehr geschweige denn als der ICE.

Aber wer hat sich schon ein Bild von der Erprobungstrasse im Emsland gemacht?

Von der Trasse sicher, die sticht ja sofort ins Auge und stellt einen sichtbaren Landverbau dar!

Ist es kein Vorteil, wenn mit einer Transrapid-Trasse nur ein Bruchteil Land in Anspruch genommen wird, als für eine nicht querbare ICE-Verbindung?

Eine Transrapid-Trasse braucht keine Grünbrücken!

Ist es kein Vorteil, wenn ein Fahrzeug auf Roll- und Haftreibung verzichten kann und damit sich leiser und energetisch günstiger fortbewegen kann?

Wirtschaftlichkeit und Ökologie sind hier vereint in einer (nunmehr nicht mehr so) neuen Technologie!

Die Bahn muss Jahr für Jahr die Preise erhöhen. Verursacht durch gestiegene Energiekosten, sagt man.

Das ist eine einseitige Darstellung! Die Betriebskosten dieses verschleißbehafteten Systems sind durch Eschede und Beinahe-Katastrophen im ICE-Verkehr extrem gestiegen, weil die Wartungsaufwendungen aus Sicherheitsgründen verschärft worden sind.

Zahlen darüber ...brauchen wir eigentlich nicht, die Preissteigerungen sprechen eine deutliche Sprache!

Warum ist nun der Güterverkehr auf der Schiene so langsam? Weil ICE-ertüchtigte Bahntrassen den Güterverkehr aufs Abstellgleis zwingen!

Warum bauen die Japaner ihr Magnetbahnsystem auf 500km Länge aus?

Sie sind ein Schienen-Schnellverkehr erprobtes Land. Die Züge fahren auf gesonderten Trassen über 300 km pro Stunde. Eben aus den eingangs genannten Gründen!

Warum baut ein von Katastrophen gebeuteltes Land eine so teure Technologie weiter aus?

Weil sie die wirtschaftlichen Vorteile erkannt haben! Dafür geben sie auch umgerechnet 80 Mrd. € aus!

Und wir lassen diese Technologie in der Schublade verschwinden?

Wir erfanden das Faxgerät. Gebaut haben es zuerst die Japaner.

Wir erfanden den Hybrid-Motor für den PKW. Aber zuerst fuhr der Toyota Prius auf deutschen Straßen.

Wir brachten zuerst die Magnetschwebetechnik im Emsland zum Laufen.

Jetzt ereilt uns wieder das „Schicksal“ (?) des Technologievorsprungs anderer Länder, die die Magnetschwebetechnik nutzen.

Ergeben wir uns wieder einmal dem Schicksal und bauen die Versuchsanlage im Emsland zurück?

Sollte der Abriss durchgeführt werden, ist das für unsere Entwicklungsingenieure ein Schlag ins Gesicht. Es würde Beweis genug dafür sein, dass wir zwar kluge Wissenschaftler und Ingenieure hervorbringen, die aber kaum Chancen auf Umsetzung ihrer Visionen haben und sich besser im Ausland aufgehoben fühlen! Wie soll sich Deutschland weiter zu einem Hochtechnologieland entwickeln, indem die Forschung einen hohen Stellenwert einnimmt, wenn eigene Entwicklungen nicht zur Anwendung gebracht werden und damit kein neuer wirtschaftlicher Aufschwung generiert werden kann.

Warten wir weiter nur auf Aufträge aus dem Ausland?

Gegensteuern heißt der Ausweg!

Zeigen Sie, Hr. Minister, wie Leuchttürme sichtbar gemacht werden!

Dann ist der Transrapid ein Ausweg aus dem Dilemma für unsere gebeutelte und teure Verkehrsinfrastruktur! Die erste Verbindung zwischen zwei Großstädten mit dem Transrapid

zum Beispiel: Hamburg-Berlin

wird den Beweis erbringen, wie Komfort und Wirtschaftlichkeit angenommen werden.

Die Inland-Flugverbindung wird überflüssig. Die Schienentrasse wird mehr Güterverkehr von der Straße aufnehmen können. Das ist eine bedeutende Weichenstellung für einen Transportmittel-Wechsel!

- Preissteigerungen auf der Bahn gehören der Vergangenheit an. Der Fernverkehr auf der Autobahn wird entlastet, mit dem Ergebnis, dass weniger Unfälle zu verzeichnen sind
- Die Fahrbahn-Schäden, vorrangig durch den Schwerlastverkehr verursacht, nehmen ab.
- Die Kosten für Instandhaltung sinken!
- Der Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird entlastet!
- Rastplätze für den LKW-Verkehr können wieder rückgebaut werden und der Natur zurückgegeben werden!

Sind das nicht erstrebenswerte Visionen?

Nehmen wir unsere Zukunft einer lebenswerteren Verkehrsinfrastruktur in die Hand!

Der Geldmarkt wurde mit Milliarden € gerettet, nun hat eine neue Wertschöpfungskette oberste Priorität! Denn der Geldmarkt ist abhängig von der Wertschöpfung!

Der Transrapid muss auf eine erste Anwendungstrecke zwischen zwei Großstädten!

Mit freundlichen Grüßen

Harald Naglatzki Mitglied des Vorstandes

Frau Bundestagsabgeordnete

Gitta Connemann

Platz der Republik

11011 Berlin

Horst Severin

AmMühlengrund 41

58553 Halver .

BTR :Anfrage wegen eines Gesprächstermin .

Halver den 3.12.2011.

Sehr verehrte Frau Connemann !

Wir sind eine Gruppe von Transrapidfreunden die es schade finden , daß nicht eine der geplanten Transrapidstrecken in Deutschland verwirklicht worden ist . Gerade nach dem Aus des viel versprechenden Projekts in München , haben sich die Aussichten in Deutschland eine Strecke zu bauen , anscheinend auf nicht realisierbar verringert . Diese Tatsache beunruhigt uns sehr . Während man in Japan trotz des schwerwiegenden Erdbeben , dem fürchtbarem Zunami die Teststrecke sogar erweitert , soll offensichtlich von Osaka nach Tokio die Maglevbahn gebaut werden . Bei uns in Deutschland erwägt man den Abbruch der TVE . Die Teststrecke ist ja das letzte Relikt , interessierten Käufern aus dem Ausland diese geniale Verkehrstechnologi schmackhaft zu machen .

Wir sehen in dem Vorgehen der Entscheidungsträger große Gefahren für das gesamte technische Know-how , einschließlich der Anwendungen der Transrapidtechnologien auf anderen Ebenen von Hochtechnologien , wie beispielsweise auf dem Gebiet der Elektromobilität . Es ist bekannt , daß Sie verehrte Frau Connemann sich für den Transrapid einsetzen . Nach dem Schlichtungsverfahren um Stuttgart 21 mit Hainer - Geissler sollen die Bürger und Bürgerrinnen zu großen Projekten mit einbezogen werden . Wir sehen nun eine große Chance unser Anliegen mit dem Transrapid auch der Politik zu Gehör zu bringen . Wir sind leider nur eine kleine Schar , die das Anliegen den Transrapid in Deutschland auch zum Wohle für Europa zu verwirklichen sucht . Ohne die Politik wird das aber nicht möglich sein . Es ist Ihnen der Name Herr Trauernicht bekannt , der ebenfalls für den Transrapid eintritt . Es ist ihm gelungen durch private Finanzierung mit anderen Unternehmern den Lückenschluss der A31 zu bewirken . Die anderen Herrn leben in Norddeutschland , einer in Erfurt und ich in Nordrhein - Westfalen .

Wir möchten gerne erfahren welchen Stellenwert die Politik noch dem Transrapid für Deutschland zukommen läßt . Wir möchten gerne erörtern , welchen Stellenwert der Transrapid aus unsere Sicht für Deutschland hat , wie wichtig er für Europa ist . Eine Anregung möchte ich Ihnen schon mal weiter geben , die ich auch schon in einem Brief an das Verkehrsministerium geschrieben habe , die Verkehrsminister der EU nach Lathen einzuladen um ihnen den Transrapid schmackhaft zu machen .

Wir würden uns über eine Einladung von Ihnen freuen und kompetente Gesprächspartner mitbringen . Im Voraus schon einmal ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr 2012

Mit freundlichen Grüßen

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG



Herrn
Minister Dr. rer. oec. P. Ramsauer MdB
Invalidenstraße 44

10 115 Berlin

Tostedt, 12. Januar 2012

Stillegung der TVE in Lathen und geplanter Abriß der Versuchsstrecke

Sehr geehrter Herr Minister Dr. Ramsauer, was läuft eigentlich in unserem Land ab? Da ersinnen und vervollkommen deutsche Ingenieure in bester Erfindertadition ein weiterführendes Verkehrssystem, das allem bisherigen haushoch überlegen ist und für den auf Export angewiesenen Standort Deutschland glänzende Perspektiven eröffnet, aber es wird zur Enttäuschung vieler hierzulande nicht verwirklicht. Stattdessen wird ein Schema sichtbar, das langsam verblassende, ungute Erinnerungen an die jüngere Vergangenheit wach werden läßt. Der Hamburger Bürgermeister Voscherau handelte im Interesse seiner Hansestadt, als er die Strecke Hamburg-Berlin bis zum möglichen Baubeginn forcierte, aber dann gab es Kabalen hinter den Kulissen und heute hört man nichts mehr von ihm. Der bayerische Ministerpräsident Stoiber unterschrieb am 25. Sept. 07 Realisierungsvereinbarungen zum Bau der Flughafenstrecke, aber dann erschien Frau Pauli und heute hört man von beiden nichts mehr. In allen Fällen wurden zu hohe Kosten ins Feld geführt, die angesichts der Milliarden, die uns täglich für den Rückkauf diverser Landesbanken, den Aufbau des Eurorettungsschirms, die Durchsetzung des Bunkerbahnhofs in Stuttgart eröffnet werden, aber nur als plumpe Lüge gelten können, zumal ein System, das berührungsfrei, wartungsarm und ohne drehende Teile funktioniert, über absehbare Zeiträume nur billiger sein kann als ein auf Hämmern von Stahl auf Stahl basierendes Gefährt. Das Duo Huber/Beckstein setzte sich nur kurz für die Münchner Strecke ein, dann war auch von ihnen nichts mehr zu hören. Das Einzige was danach durchsickerte, die sogenannte Express-S-Bahn, wird jetzt schon teurer als der verhinderte Transrapid. Nun sind Sie dran, zu entscheiden, was uns Bürgern und unserem Lande nützt, und obwohl Sie ein ausgewiesener Befürworter der Magnetschnellbahn sind, sich als einer der wenigen Politiker in Lathen selber informiert haben, ich Ihnen schon damals vorausschauend zurief, fest zu bleiben, Ihre Familie Sie so wie mich die meine in dieser Sache bestärkt, Sie sich eidlich verpflichtet haben, unser Wohl zu mehren und Schaden vom deutschen Volk abzuwenden, wollen Sie nach der unbegreiflichen Schließung nun auch noch mit weiteren 40 Mio.€ eilfertig nationales Eigentum vernichten. Ich frage, unter welchem Zwang, unter welcher erpresserischen Drohung müssen Sie stehen, daß Sie meinen, sich für so einen irrwitzigen Weg entscheiden zu müssen? Wäre es nicht besser auf Grund unserer geschichtlichen Erfahrungen Ross und Reiter zu nennen, der Wahrheit die Ehre zugeben und uns Protagonisten einer neuen Dimension im europäischen Verkehrswesen mit einzubinden. Schließlich leben wir nicht mehr in Weimar und seiner versaillesken WürGESchlinge, und wir wissen doch auch noch gut genug, wie es damals ausging. Wir wollen diese Technik für unsere Kinder, unsere Forscher, unsere Ingenieure und unser Land und sehen niemanden, dem seine Einführung schaden könnte, ganz im Gegenteil. Wollen Sie also wirklich gegen alle Ihre Überzeugungen als Totengräber freien Denkens, Forschens und Handelns in diesem Land in die Geschichte eingehen und einen Weg einschlagen, von dem Ihnen klar sein muß, daß wir ihn nicht mitgehen können, es sei denn, wir wollten den Kampf und die Opfer unserer Vorväter und Vormütter gegen die Tyrannis schmählich ad absurdum erklären, aber das soll niemals geschehen.

Hochachtungsvoll
Dr. Wulf H. Rumpel

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

FAZ, Dienstag 17. Januar 2012, S. 1, Sägen am Ast, W. D'Inka

Sehr geehrter Herr D'Inka, sie beklagen zu recht die zunehmende Gleichgültigkeit einer saturierten Gesellschaft, für die Weiterdenken zur Last geworden ist. Allerdings habe ich schon 2009 die Herren Mayrhuber und Bender auf das kommende Problem im Zuge der 4. Landebahn aufmerksam gemacht und ein neues Konzept der Vernetzung angemahnt. Sie waren beide anderer Meinung und dadurch wurde wertvolle Zeit zum Handeln vertan. Die Klageseite von Fraport in Ihrer Zeitung "Fracht braucht die Nacht" nahm ich erneut zum Anlaß, die Anbindung des Flughafens Hahn anzumahnen. Wenn ein Flugpassagier mit Strecken von ca. 20 Minuten von Ankunft zu Abflug zu rechnen hat, sollte es ihm doch wohl egal sein, ob er sie auf Rollsteigen im Flughafen, in Bussen auf dem Flugfeld oder einem geeigneten Schnellverkehrsmittel, und damit meine ich keinen ICE, auf der Fahrt zu einem vernetzten Nebenflughafen verbringt. Das gleiche gilt für Fracht und Flugzeugcontainer. Die dazu erforderliche Investition dürfte die Kosten für Schallschutz, Entschädigungen, Abstandszonen und ständige Nachforderungen wenn weitere Erhöhungen der Startfrequenz erforderlich werden, schnell amortisieren, da diese bei geeigneter Aufgabenverteilung nicht mehr anfallen. Bleibt noch die höfliche Nachfrage, inwieweit Sie und Ihre geschätzte Zeitung der erforderlichen Aufklärung gerecht geworden sind und was tun Sie denn dazu, Zukunftstechnik besser bekannt zu machen, neue Verkehrs- und Vernetzungsprojekte anzumahnen und danach vorzustellen?

Mit freundlichen Grüßen Dr. Wulf H. Rumpel

Das lange Zögern bei Elektroautos

OLIVER SCHADE

• Sie sollen den Automarkt revolutionieren, zur CO₂-Reduktion beitragen und neue Käuferschichten begeistern: Elektrofahrzeuge. Allerdings trifft man sie bisher auf deutschen Straßen so gut wie gar nicht an. Nur rund 100 dieser Autos konnten im vergangenen Jahr bundesweit an Privatpersonen verkauft werden. Vor allem der hohe Preis, die geringe Reichweite, die niedrige Spitzengeschwindigkeit und die wenigen E-Zapfsäulen halten die Kunden vom Kauf der neuen Fahrzeuge ab. Ausgereift ist die Technologie noch lange nicht. Und doch könnte sie eines Tages den klassischen Benziner und Diesel ablösen.

Für die deutsche Industrie ist es wichtig, bei der Elektromobilität weltweit vorne mit dabei zu sein. Die vergangenen Jahre haben die Ingenieure in den heimischen Autoschmieden das Thema verschlafen. Franzosen und Japaner sind an ihnen vorbeigefahren. Deshalb ist es ein vernünftiger Ansatz, dass nun zwei Hersteller, der Zulieferer Bosch, der Mischkonzern Siemens und zwei Energiekonzerne eine Elektro-Allianz schmieden.

Allerdings bleibt auch dieser Vorstoß – wie so viele in der Vergangenheit – im Ansatz stecken. Nur BMW und Daimler machen auf Herstellerseite bei der Initiative mit, die dafür

Hamburger Abendblatt

Freitag, 20. Januar 2012

sorgen soll, dass es zumindest ein flächendeckendes und einheitliches System von Stromtankstellen gibt. Die anderen Hersteller zögern noch, wollen womöglich eigene Wege gehen. Doch die Zeit für nationale Konkurrenzspielen haben die deutschen Unternehmen nicht mehr. Im Ausland reibt man sich bereits die Hände.

Entwicklung verpennt

20. Januar: „Das lange Zögern bei Elektroautos“

Danke für den aufmunternden Bericht. Natürlich reiben sich die Asiaten die Hände, aber auch weil wir für sie bilden, forschen, entwickeln und sie dann nur noch zu bauen brauchen, weil wir auf Realisierung meinen verzichten zu müssen. Siehe Magnetschwebetechnik. In den nächsten Tagen und Wochen soll die Versuchsanlage abgebrochen werden. Vernichtung nationalen Eigentums, Verbrannte Erde und Entmutigung hierzulande, während Japan gerade seine Versuchsstrecke verlängert. Die Magnetschnellbahn fährt nicht nur berührungsfrei und damit billig und leise, sie nimmt auch den Strom berührungslos auf, so wie wir es für unsere Individualverkehrsmittel dringend brauchen. Wieso haben wir immer die Ideen und die anderen den Gewinn?

Wulf H. Rumpel

Hamburger Abendblatt

Montag, 23. Januar 2012



Anmerkung:

Seit 50 Jahren Augenwischerei an der Karosserie, aber an der Fahrmimik nichts grundlegend neues.



Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik
International Trade Fair for Transport Technology

Wie werden wir im 21. Jhd. reisen?

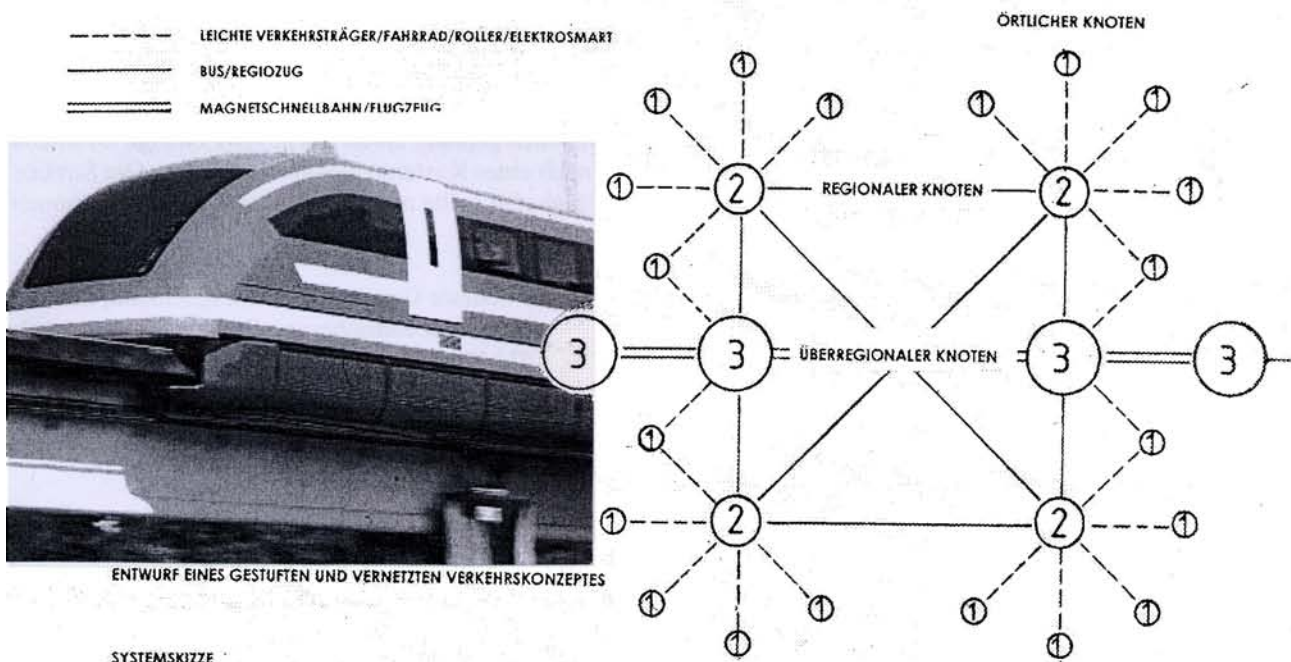
1. Bestandsaufnahme aktueller, maßgeblicher Fakten.
 - 1.1 Straßenverkehr
50 Mio. Kraftfahrzeuge nutzen die Straßen,
450 000 km Stau gab es im vergangenen Jahr,
sog. Gigaliner wurden im Straßenfrachtverkehr zugelassen,
die deutsche Autoindustrie hat weiter steigende Absatzzahlen auch im Inland.
 - 1.2 Schienenverkehr
Der Verkehrsminister kündigt neue ICE-Strecken an und hält deren Lärm für hinnehmbar,
Verspätungen und Zugausfälle haben sich gehäuft,
das Inspektionsintervall der ICE-Züge mußte wegen erhöhten Verschleißes von 300 000 auf 25 000 km gesenkt werden ,
die Bahn hat gerade wieder die Preise erhöht,
entlang der ICE-Trassen breitet sich Verödung aus z.B. auf der Rheinschiene,
 - 1.3 Flugverkehr
Fachleute stellen eine Überfüllung des Himmels fest,
Anwohner setzen gerichtlich Nachtflugverbote durch,
Beschränkungen des Tagesfluges in Zeitzonen sind im Gespräch
 - 1.4 Schiffsverkehr
Künstlich erstellte Wasserstraßen amortisieren sich weniger als gedacht,
Umweltschützer fordern Beschränkungen,
2. Folgerungen aus diesen Fakten
 - 2.1 Autonutzer schätzen selbstbestimmte Mobilität höher ein als unflexible Sammelreisen,
haben bei Stau in ihren Fahrzeugen dank neuester Kommunikationstechnik Betätigungsmöglichkeiten, die sie bei Zugverspätungen auf dem Bahnsteig nicht haben,
die ständig vorgebrachte Forderung nach Gütern auf die Bahn erweist sich als Irrweg, denn unser gesamtes Konsumverhalten ist auf Schnelligkeit, Direktheit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ausgerichtet und das kann die alte Rad/Schienentechnik überhaupt nicht leisten,
die propagierte Teilhabe mehrere Personen an einer KFZ-Nutzung funktioniert wegen unterschiedlichster Handhabung nicht, auch weil jeder für seine Sicherheit ganz eigene Vorstellungen hat.
 - 2.2 Neue Strecken werden nur solange von den vergleichsweise wenigen Nutzern begrüßt, wie sie nicht in deren Wohnungsnähe ausgeführt werden,
der Krach des Rad/Schiensystems kann durch aufwendige Lärmschutzzäune um ein geringes Maß beeinflusst werden, die viel störenderen Schwingungen gar nicht, ebensowenig die Zerteilung der Landschaft,
der Mischverkehr unterschiedlichster Geschwindigkeiten verstopft die Strecken, eine Separierung verteuert den Aufwand überproportional,
die sog. Hochgeschwindigkeit auf Stahlschienen gleicht einem Kaltwalzvorgang mit den Folgen von Rad-, Achsen – und Federbrüchen, Verstärkungen erhöhen die ungefederten Massen und damit den Verschleiß der Schienen,
nur die niedrigen Einstandskosten eines verschleiß- und wartungsintensiven Verkehrssystems mit den höheren Erstaufwendungen für ein vergleichsweise wartungsarmes System ohne drehende Teile zu vergleichen ist unangemessen und führt zu völlig falschen Rückschlüssen.
 - 2.3 Die Überfüllung der Anflugzonen in den Flughäfen kann nur durch Einführung der dritten Ebene, also den barrierefrei geführten Verbindungsverkehr in 4,70

Meter Höhe, gemindert werden, da Luftfracht die Nacht braucht ist eine vernetzte Diversifizierung der Aufgabenbereiche die einzige Möglichkeit, dem Exportstandort Deutschland seine Wettbewerbsfähigkeit zu bewahren, wenn die innerbetrieblichen Wege der Flughäfen für Reisende und Fracht zur Zeit ca. 20 Minuten betragen, kann in dieser Zeit mit einem geeigneten Verkehrssystem ebenso gut auch ein 100 km entfernter Nebenflughafen zeitneutral angeschlossen werden, Inlandsflüge bis ca. 1000 km kann die Magnetschnellbahn genauso schnell und effektiver leisten, auch weil die Vorbereitungszeiten entfallen.

2.4 Eine Personenbeförderung großen Stils auf den Wasserstraßen würde gleiche Probleme erbringen wie bei der Bahn, ständig muß einer Platz machen

3. Folgerungen

Die von den Parteien und der Politik favorisierte Steuerung der Verkehrsströme durch ständig aufgesattelte finanzielle Belastungen wird über kurz an den elementaren Wünschen der Betroffenen scheitern. Solange nicht ein für Kurz- oder Langstrecke gleichermaßen geeigneter Mobilitätsträger zur Verfügung steht, bleibt als Lösung daher nur eine gestufte und vernetzte Bewegungsebene, in der im örtlichen Bereich Leichtverkehrssysteme den Zubringerdienst abdecken und auch für die abschließende Zielstrecke mitgeführt werden können, und es damit vermeiden, daß große Niederflerbusse in engen Wohnstraßen navigieren müssen. Ab 50 km bedienen Regiozüge die regionalen Knotenpunkte. Im regionalen Bereich erbringen die Zubringerdienste bei größeren Entfernungen kompakte Elektroverkehrssysteme wie der Elektrosmart, der auch bis zur überregionalen Stufe des Fliegens zur eigenen Weiternutzung mitgeführt werden kann. Die Verladung kann dabei abweichend von den Praktiken der Bahn bei der breiteren MSB von der Seite erfolgen und benötigt somit nur außerordentlich kurze Zeitspannen, die Fahrt selbst kann für induktive Nachladung der mitgeführten Fahrzeuge genutzt werden. Der Kostenmehr Aufwand der Fahrzeugbeförderung wird durch das Fehlen der kostenintensiven Zubringerdienste mehr als aufgehoben. Die bereits bestehenden ICE-Strecken können durch den Schienengüterverkehr nun besser genutzt werden. Der Bau von neuen ICE-Strecken erübrigt sich, das spart Ressourcen, unterbricht keine gewachsenen Infrastrukturen und schont in weiten Bereichen die Nerven von Mensch und Tier.



Es ist davon auszugehen, daß die Bemühungen um die Einführung fortschrittlicher, für die Zukunft geeigneter Verkehrssysteme, mit den Trägern traditioneller Systeme zu Kollisionen führen wird. Es ist mit Sicherheit davon auszugehen, daß die Postkutschenbetreiber, Pferdezüchter und Postillione auch alles versucht haben, die Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth zu verhindern, oder sie zumindest in Ihrer Reisegeschwindigkeit derart zu begrenzen, daß sie selbst konkurrenzfähig blieben. Wir wissen wie es ausging. Die jetzt zur Verfügung stehenden, für zukünftiges Reisen geeigneten Verkehrssysteme werden sich selbstverständlich genauso wie damals durchsetzen, aber Aufwand und Kosten werden steigen, je länger es dauert.

1. Ein Reisender A fährt mit seinem Roller zum Regionalen Knoten 2, steigt mit seinem Fahrzeug in einen Niederflrbus oder Regionalzug, fährt zum Überregionalen Knoten 3 und setzt seine Reise danach mit seinem Fahrzeug zum Reiseziel fort.
2. Ein Reisender B fährt mit seinem Elektrosmart zum Regionalknoten 2, fährt sein Fahrzeug in die bereitstehenden Magnetschnellbahn und fährt mit dieser zum Überregionalen Knoten 3 und setzt danach mit seinem eigenen Fahrzeug die Reise zum Zielort fort.
3. Ein Reisender C fährt mit seinem Fahrzeug, je nach Umfang des Reisegepäcks, Roller oder E-Smart zum Regionalknoten 2, lädt sein Reisegepäck in einen Flugzeugcontainer und parkt das Fahrzeug, fährt mit Bus oder Regiozug zum Überregionalen Knoten 3 und besteigt das Flugzeug, während sein Gepäck in einem Sammelcontainer ebenfalls eingeladen wird.

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

Im Gespräch: Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer

- DONNERSTAG, 22. DEZEMBER 2011 -

„Es gibt kein Industrieland ohne Nebenwirkungen“

Die Deutsche Bahn ist „schön“ genug?

Nichts ist so gut, als dass es nicht noch besser werden kann. Das trifft auch auf die Deutsche Bahn zu. Sie könnte noch schneller, zuverlässiger, pünktlicher, sauberer sein. Die Qualität kommt nicht von selbst. Deshalb werden Milliardenbeträge in rollendes Material und Infrastruktur investiert. In den letzten beiden Jahren hatten wir etwas aufzuholen, nachdem vorher an einigen Stellen eher ab- als aufgebaut worden war.

Werden bald japanische oder chinesische Züge in Deutschland fahren?

Darüber wäre ich nicht glücklich. Aber um das zu vermeiden, muss die deutsche Bahnindustrie halten, was sie verspricht.

Oft wehren sich Bürger beim Ausbau von Flughäfen oder Bahnstrecken gegen Lärm. Was macht die Politik? Wird der

„Wir müssen Vorhaben schon vor der Einleitung formeller Planungsschritte besser erklären.“

Schienenbonus der Bahn fallen?

Die Regierungsfractionen schreiben gerade einen Gesetzentwurf und ringen um eine Jahreszahl für das Ende des Schienenbonus. Jedes Dezibel weniger als die geltende Grenze von 65 Dezibel verlangt rund 1 Milliarde Euro Baukosten mehr. Lärmbekämpfung ist wichtig. Lärmschutz kommt aber nur dann bei den Menschen an, wenn er auch umgesetzt werden kann.

Der Bund gibt bis 2020 Fördermittel für die Umrüstung von Güterwagen mit „Flüsterbremsen“. Außerdem schaffen wir von Ende 2012 an ein System lärmabhängiger Trassenpreise, das Anreize für die Umrüstung der Güterwagen auf Flüstertechnik setzt. Damit bekämpfen wir den Lärm an seiner Wurzel.

Wie viel Lärm muss der Bürger hinnehmen?

Es gibt kein Industrieland ohne Nebenwirkungen. Ohne Energie und ohne Verkehr gibt es keine Investitionen und keine Arbeitsplätze. Aber wir müssen gleichzeitig das bewahren, was ein Gegengewicht zu diesen Belastungen bildet: unsere Lebensqualität und Kulturlandschaften.

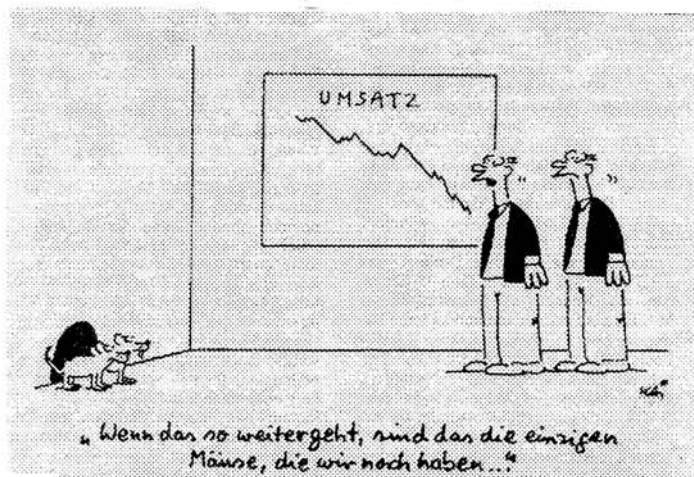
Das Gespräch führte Kerstin Schwenn.

Anmerkung:

Warum redet eigentlich Frau Schwenn von der FAZ krampfhaft um den Transrapid herum, bloß nichts verkehrtes sagen scheint die Devise. Dabei weiß der Herr Bundesverkehrsminister, daß es die leisere und schnellere Verkehrstechnik bei uns längst erprobt gibt und er weiß auch, daß sie keineswegs teurer ist als Rad/Schiene

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE 16 · MONTAG, 23. JANUAR 2012



Der Vater der Schnelligkeit Von Dieter Vogt

Vor 100 Jahren wurde Hans Joachim Pabst von Ohain geboren, der Erfinder des Düsentriebwerks

FRANKFURT, 14. Dezember. Der Tag hatte kaum begonnen, als er schon in die Geschichte einging. Auf dem Rostocker Flugplatz Marienehe feierten sie morgens kurz nach vier Uhr ein Freudenfest. „Schreiend vor Begeisterung“ hoben die Monteure den Testpiloten Erich Warsitz und den Flugzeugbauer Ernst Heinkel auf die Schultern. Warsitz hatte sich soeben mit einem kleinen Flugzeug, dem der Propeller fehlte, in die Luft erhoben und war nach sechs Minuten wieder glatt gelandet. Der erste Düsenflug! Das Heulen des Triebwerks holte die eben noch schlafende Stadt aus den Betten. Heinkel rühmte sich, mit seiner Versuchsmaschine He 178 „den Schritt über die Schwelle“ getan zu haben. Am 27. August 1939, wenige Tage vor Ausbruch des Krieges, begann das Jet-Zeitalter.

Der Mann, dem Heinkel und die Welt das erste flugtüchtige Strahltriebwerk zu verdanken hatten, war ein junger Physiker mit straff nach hinten gekämmtem Haar und früh sich ankündigenden Geheimratsecken: Hans Joachim Pabst von Ohain. Am 14. Dezember 1911 in Dessau als Spross einer Offiziersfamilie geboren, hatte er sich nicht den Waffen, sondern der Wissenschaft verschrieben. 1934 stellte er an der Universität Göttingen erste Berechnungen für ein Luftstrahltriebwerk an.

Die Zeit war reif für eine neue Antriebstechnik in der Luftfahrt. Die klassische Kombination von Kolbenmotor und Propeller, so alt wie das Flugzeug selbst, näherte sich ihrer Leistungsgrenze. Den Geschwindigkeitsweltrekord, der bei 700 Kilometer in der Stunde lag, hatte ein hochgezüchteter und ungeheuer schwerer 3000-PS-Motor möglich gemacht. Auf Tempo 800 würde der Mensch so nie kommen. Für höhere Leistungen brauchte man einen leichteren und effektiveren Vortrieb. Im Nachhinein wurde oft gesagt, die Idee der Strahltriebwerke habe in der Luft gelegen. Aber viele Ideen bleiben lange liegen, wenn keiner sie zum Leben erweckt.

Hans von Ohain ließ sich auf eigene Kosten, etwa 1000 Mark, in einer Autowerkstatt ein Versuchsmodell bauen. Seine Turbine sollte bei permanenter Verbrennung einen nutzbaren Gasstrahl erzeugen: den Schub. Das Ding funktionierte nicht. Der Kraftfahrzeugmeister Max Hahn, später einer der engsten Mitarbeiter, tröstete den Erfinder: „Herr von Ohain, das kann Ihnen keiner nehmen: Die Flammen kamen an der richtigen Seite raus!“

Die Talente des jungen Wissenschaftlers blieben seinem Doktorvater Robert Pohl nicht verborgen. Pohl öffnete ihm die Tür zur Luftfahrtindustrie. Er schrieb an Ernst Heinkel, sein Assistent entwickle ein Verfahren, „Flugzeuge ohne Propeller anzutreiben und die Wege beim Starten und Landen zum mindesten sehr stark zu verkürzen“. Der Flugzeugbauer Heinkel, der den Ruf hatte, „wild auf Geschwindigkeit“ zu sein, holte den jungen Doktor der Physik 1936 nach Rostock und ließ ihn an der Zukunft basteln. Ohne Wissen des Reichsluftfahrtministeriums dämmerte an der Ostsee eine neue Ära herauf. Hans von Ohain brachte nach dreijähriger Arbeit ein flug-

taugliches Triebwerk mit Benzineinspritzung zum Laufen. Dieses He S3B ähnelt der Trommel einer Waschmaschine. Heinkels Ingenieure bauten rund um den neuartigen Rückstoßmotor ein einfaches Versuchsflugzeug, die He 178. Der Schulterdecker hatte statt des Propellers vorn ein großes Loch; die angesaugte Luft wurde am Piloten vorbei in den hinteren Rumpf zum Triebwerk geleitet. Es lieferte einen Schub von knapp 500 Kilopond. Welch bescheidener Anfang, wenn man bedenkt, dass heutige Flugtriebwerke bei 100 000 Kilopond angelangt sind!

Hans von Ohain hatte für seine Arbeit eine beinahe ästhetische Begründung: „Ich fand, dass die Eleganz und Geschmeidigkeit des Fliegens durch die enormen Vibrationen und Geräusche des Kolbenmotors und der Luftschaube sehr stark beeinträchtigt sind.“ Trotz dieses schönen Bekenntnisses ging es hauptsächlich um die Steigerung der Geschwindigkeit. Warsitz kam auf etwa 600 Kilometer je Stunde. Heinkel träumte schon von 1000.

Fast gleichzeitig versuchte in England ein einfallreicher Ingenieur, Frank Whittle, dieselben Fragen zu beantworten. In beiden Ländern erkannten nur wenige die Bedeutung der zukunftsweisenden Idee. Als



Der Erfinder: Hans Joachim Pabst von Ohain im Jahr 1989 Fotos picture-alliance/dpa



Die Erfindung: Heinkel HE 178, das erste turbinenstrahlgetriebene Flugzeug

der stolze Heinkel morgens um halb fünf den Generalluftzeugmeister Ernst Udet in Berlin anrief, murmelte der allzu früh Geweckte: „Na fein, dann gratuliere ich ... Aber lasst mich erst mal weiterschlafen!“ Der Erfolg des Strahltriebwerks ließ noch eine Weile auf sich warten, zumal da es noch eine Alternative für hohe Geschwindigkeiten zu geben schien: die Rakete. Heinkel selbst hatte kurz vor der He 178 sein Raketenflugzeug He 176 losgelassen – am Steuer kein anderer als Warsitz, der Teufelspilot mit dem markanten Kopf eines germanischen Recken.

Ernst Heinkel, der nicht zu den Favoriten des Regimes gehörte, geriet bei der Fortentwicklung der Triebwerkstechnik ins Hintertreffen. Hans von Ohain hatte den Weg gewiesen, aber keines seiner Triebwerke brachte es bis zur Serienreife. Das erste in Serie gebaute Düsenflugzeug, die Messerschmitt Me 262, war mit dem Jumo 004 von Junkers ausgerüstet. Es startete mit überragenden Leistungen in einen längst verlorenen Krieg. Nicht zuletzt von Heinkel beflügelt, lieferten Junkers und BMW nun eigene, stärkere Strahltriebwerke. Axial- statt Radialverdichter setzten sich durch: Sie machten die Turbinen schlanker und widerstandsfähiger.

Die wahre Revolution begann nach dem Krieg. Noch in den vierziger Jahren starteten Jagdflugzeuge ohne Propeller in West und Ost. Sie kamen bald auf die doppelte und dreifache Schallgeschwindigkeit. Auch in der zivilen Luftfahrt ließ die Strahltriebwerke alles hinter sich, was einmal für Rasan und Tempo stand. In den sechziger Jahren halbierten Langstreckenjets wie die Boeing 707 die gewohnten Flugzeiten. Der heutige Luftverkehr mit seiner Standardgeschwindigkeit von 800 bis 900 Kilometern in der Stunde wäre mit der Technik des Vordüsenzeitalters nicht denkbar. Neben dem reinen Strahltriebwerk setzte sich auch der Turboprop-Antrieb durch, die Kombination von Gasturbine und Propeller.

Wie so viele Physiker und Ingenieure ging Hans von Ohain nach dem Krieg unter dem sanften Zwang der Sieger dorthin, wo man sich besonders für Jets interessierte: in die Vereinigten Staaten. Er machte eine zweite wissenschaftliche Karriere. Forschungslabors der Air Force waren seine wichtigsten Arbeitsplätze. Als der „Chief Scientist“ in den Ruhestand wechselte, war er gebeugt von der Last vieler Ehrungen und Titel. Zuletzt lehrte er an der Universität in Dayton, Ohio, der Stadt der Brüder Wright. Er starb im März 1998.

Denkwürdig war seine Begegnung mit Frank Whittle in Amerika. In verfeindeten Ländern tätig, ohne Kontakt, hatten beide Wissenschaftler fast gleichzeitig die Grundlagen der Triebwerkstechnik geschaffen. Dem Engländer war schon im Jahr 1930 ein Luftstrahltriebwerk patentiert worden. Aber er hatte keinen Heinkel hinter sich, und so hob der erste britische Jet, die Gloster Pioneer, erst im Mai 1941 ab. In der Luftfahrtliteratur teilen sich Frank Whittle und Hans von Ohain den Ruhm der Pioniertat – in englischen Texten wird stets Whittle zuerst genannt, in deutschen dagegen Hans von Ohain. Die Väter des Düsentriebwerks wurden Freunde.

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

NR. 292 · SEITE 9
DONNERSTAG, 15. DEZEMBER 2011

Auch eine Leistung
deutscher Ingenieurkunst.

Glosse der Redaktion

Was für ein Schelmenstück läuft eigentlich in diesem Land ab?

Neulich treffe ich einen guten Bekannten auf der Straße. Wir kennen uns lange und waren auch zusammen in Lathen. Sind gemeinsam geschwebt und waren begeistert. Sage ich, stell Dir vor, sie wollen tatsächlich Lathen nicht nur dicht machen, sondern auch gleich für 40 Mio. € abbrechen, verbrannte Erde schaffen. Sagt er, schade um die schöne Technik, aber wenn sie zu teuer ist. Sage ich, von wem hast Du das denn? Sagt er, steht doch jeden Tag in den Zeitungen.

Ich kenn da einen FH-Prof., der hat Maschinenbau studiert und promoviert. Er hat öfter in Berlin zu tun. Fährt eineinhalb Stunden mit der Bahn. Sage ich, daß könnten Sie in der halben Zeit haben, mit der Magnetschnellbahn. Sagt er, ach, das macht nichts, ich nehme meinen Laptop und arbeite, da vergeht die Zeit wie im Fluge. Sage ich, dann könnten Sie ja auch mit dem Bummelzug fahren, haben sie mehr Zeit zum arbeiten, sparen Geld und schonen auch noch die Umwelt. Guckt er. Ob er wohl jemals darüber nachgedacht hat, daß wenn Konrad Zuse und Bill Gates auch so gedacht hätten, er sich perlenschiebend am Abakus festhalten müßte.

Eine angesehene Hamburger Tageszeitung meldet, daß München mit seiner Olympiabewerbung gescheitert ist. Ich schreibe einen Leserbrief, in dem ich auf die Leistungsverweigerung in der Sache der Magnetbahnstrecke zum Flughafen hinweise und bemerke, daß verstaubter Glanz nicht ausreicht und die Asiaten das verstanden hätten. Sie drucken den Leserbrief ab, den verstaubten Glanz erwähnen sie gerne, die hintertriebene, mit unnötigen Tunneln verteuerte Magnetschnellbahnstrecke, fällt einer redaktionell begründeten Kürzung zum Opfer. Sieh an!

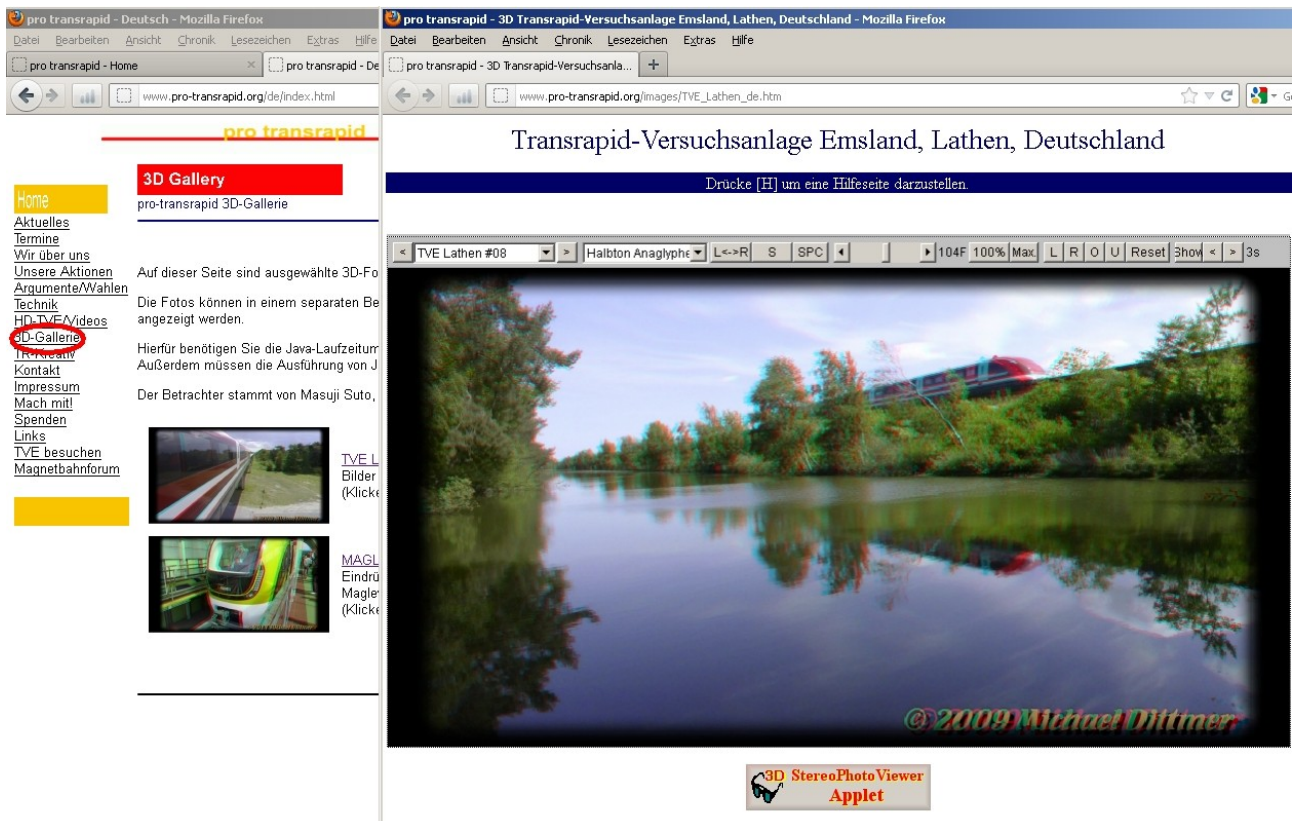
Da gibt es den ministeriellen Stab im Verkehrsministerium, dessen Chef fliegt nach Japan und sie stellen ihn auf seiner Internetseite mit dem veralteten Shinkansen vor. Ruf ich im Bürgerbüro in der Invalidenstraße an und sage, der Verkehrsminister fliegt nach Japan und besucht doch bestimmt auch die dortige Maglev-Versuchsanlage und sie bilden ihn mit der in Japan als veraltet betrachteten Eisenbahn ab! Die Telefondame ist freundlich und sagt, schreiben sie einen Brief und sie bekommen eine Antwort. Sage ich, die Antwort kenne ich schon, wir freuen uns über ihr Interesse an der Magnetschwebetechnik, sind aber hierzulande verkehrstechnisch gut versorgt, prüfen keine neuen Systeme und bedauern ihnen nichts anderes mitteilen zu können. Warum wissen die nicht, daß die Länderminister über neue Verkehrskonzepte beraten?

Wir haben eine Kanzlerin, die ist promovierte Physikerin und kämpft beherzt in der Euro-Schuldenkrise um das Kleingeld ihrer Wähler. Sie besuchte kürzlich China und wir erfuhren, daß sie einen Regimekritiker nicht treffen durfte, ob sie aber in Schanghai war und vielleicht sogar mit dem seit fast 10 Jahren anstandslos funktionierenden Shanghai-Transrapid fuhr, erfahren wir nicht. Dafür aber wissen wir jetzt, daß die Chinesen ihren gekupferten Schnellzug so sicher gemacht haben, daß er nun garnicht mehr entgleisen kann und, daß sie durch eine neue Technik ihre Uranvorräte erheblich vergrößert haben, eine Technik übrigens, die wir vor 30 Jahren in Kalkar abzubrechen hatten. Na toll!

Napoleon soll gesagt haben, suche nicht nach einer Verschwörung, wenn Unfähigkeit als Begründung völlig ausreicht. Also wie ist das denn nun, sind die oben genannten Personen tatsächlich unfähig. Im Prinzip nicht, sicher mein Bekannter ist gutgläubig und bequem. Der Prof. hat mal was gelernt, Magnetfeldtechnik war nicht darunter, dabei ist es geblieben, das geht anderen auch so. Bei der Zeitung ein Chefredakteur, dessen politische Verortung im Segelschiffszeitalter zu suchen ist. Wenn man einen zum Bundespräsidenten aufgestiegenen Schnäppchenjäger treibt, hat man eben keinen Blick für die wichtigen Dinge, und welcher Redakteur hätte denn noch nichts genommen oder abgeschrieben, sagte der diesjährige Ritter wider den tierischen Ernst. Der Ministerialstab dem Neuen gegenüber verschlossen und denkfaul, allgemeine Beurteilung, lernschwach. Und die Kanzlerin, die auch nicht, die steht bloß unter den Pressalien der Kanzlerakte von Washington, keine Atomwaffen bis 2099, keine Überprüfung des Nürnberger Tribunals, keine den Weltfrieden gefährdende Hochtechnik, es sei denn unsere Freunde hinter den Meeren bräuchten sie, aber die sind ja noch nicht so weit. Was also verursacht diese, für eine pluralistische Gesellschaft doch eher unübliche, Front des Ablehnungswahns? Sind es die Eisenbahnindustrien, die Mineralölmächtigen, das globale Großkapital und sein jährlich in Hoteltreffen erneuertes Kartell, die sich diese Fremdbestimmung etwas kosten lassen? Zugegeben, daß alles ist im Licht unserer Ideale so unwahrscheinlich, daß glaubt doch keiner. Aber exakt genau darin beruht der Erfolg solcher Machenschaften, seit altersher. Bleibt die Frage, wie souverän ist Deutschland, wie unabhängig sind unsere Medien? Dr. W.H. Rumpel



Magnetschwebetechnologie in 3D-Stereo



Auf der GFM-eV-Homepage wurde eine 3D-Galerie eröffnet.

Das Bildmaterial kann u.a. in Rot-Cyan-Darstellung mit entsprechender Brille betrachtet werden

Mit dem Ziel, die Magnetschwebetechnologie „greifbar“ zu machen, erschien bereits vor zwei Jahren das GFM-Jahresheft 2009 als 3D-Stereo-Ausgabe. Zu diesem Zweck wurde das Jahresheft mit einer Rot-Cyan-Stereobrille ausgeliefert. Das Titelblatt, eine Bildersammlung und einzelne Artikel wurden in entsprechender Halb-Farbdarstellung gedruckt.

Aufgrund des positiven Leserechos wurde 2011 auf der GFM-Homepage (www.pro-transrapid.org) weiteres 3D-Bildmaterial in einer 3D-Galerie veröffentlicht. Ein Java-Programm, das „3D Stereo Photo Viewer Applet“ von Masuji Suto, ermöglicht das Betrachten der Bilder in unterschiedlichen Darstellungen und auch als normale zweidimensionale Einzelbilder. Die Systemvoraussetzungen hierfür sind auf der Homepage erläutert. Neben Bildern aus Lathen sind in der 3D-Galerie auch Impressionen von der internationalen Konferenz MAGLEV 2011 zu sehen.

Auf der DVD zum diesjährigen Jahresheft wird erstmalig der Transrapid TR09 in einem 3D-Stereo-Video in HD-Qualität zu sehen sein. Das Video zeigt eine Rundfahrt des TR09 von unterschiedlichen Standorten der Teststrecke aus. Die Dreharbeiten zum ersten und vermutlich einzigen 3D-Video vom Fahrzeug im Betrieb begannen in den Jahren 2008/2009 unter Verwendung eines Foto-Kamerapaars mit einer HD-Videoaufnahmefunktion (Panasonic Lumix LX3).

2011 wurden diese Aufnahmen ergänzt mit dem Einsatz zweier Videokameras (Canon Legria HFS 21), die in ein selbst angefertigtes sogenanntes Rig eingesetzt und über eine Fernsteuereinheit synchron gestartet werden können. Bauartbedingt ist die rechte Kamera über Kopf angebracht, damit deren LCD-Monitor ebenfalls ausgeklappt werden kann.

Für den Schnitt des Videomaterials stand dem Autor ab Dezember 2011 eine Vorab-Version der Software Grassvalley Edius 6.5 zur Verfügung, welche eine Vielzahl von stereoskopischen Justagemöglichkeiten besitzt.

Michael Dittmer
© GFM-eV 2011



Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

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