

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



Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

Inhaltsverzeichnis

<u>Anmerkungen zum Jahresheft 12</u>	<u>Seite 2</u>
<u>Vorwort des 1. Vorsitzenden</u>	<u>Seite 3</u>
<u>Hauptversammlung 1</u>	<u>Seite 4</u>
<u>Protokoll 1</u>	<u>Seite 5</u>
<u>Hauptversammlung 2</u>	<u>Seite 6</u>
<u>Protokoll 2</u>	<u>Seite 7</u>
<u>Rechenschaftsbericht 2012</u>	<u>Seite 8 - 10</u>
<u>Eine Neujahrsgeschichte</u>	<u>Seite 11</u>
<u>TVE/Transrapid Versuchsanlage Emsland</u>	<u>Seite 12-13</u>
<u>Erlebnisse beim Transrapid</u>	<u>Seite 14</u>
<u>Briefe an Institutionen und Redaktionen</u>	<u>Seite 15-19</u>
<u>1. Verkehrskonferenz</u>	<u>Seite 20</u>
<u>Protokoll zur 1. Verkehrskonferenz</u>	<u>Seite 21</u>
<u>Eine Erfolgsgeschichte</u>	<u>Seite 22</u>
<u>Deutschlands Stärke</u>	<u>Seite 23-24</u>
<u>2. Verkehrskonferenz</u>	<u>Seite 25-27</u>
<u>Protokoll zur 2. Verkehrskonferenz</u>	<u>Seite 28-29</u>
<u>Vortrag/Vertane Vorteile</u>	<u>Seite 30-31</u>
<u>Die Containerrohrpost des Herrn Marnette</u>	<u>Seite 32</u>
<u>Der Rechtsstaat und sein Preis</u>	<u>Seite 33</u>
<u>Merck tritt gegen Trittin an</u>	<u>Seite 34</u>
<u>Briefe an Institutionen + Redaktionen</u>	<u>Seite 35</u>
<u>Innotrans 2012</u>	<u>Seite 36</u>
<u>Transrapidtechnik für die Straße</u>	<u>Seite 37-39</u>
<u>Supraleitung</u>	<u>Seite 40</u>
<u>Besuch im Leibnizinstitut Dresden</u>	<u>Seite 41-44</u>
<u>Anmerkungen zu einem Flughafen</u>	<u>Seite 45</u>
<u>Hugo Junkers: Der Mann der Wellblech fliegen ließ</u>	<u>Seite 46</u>
<u>Stetige Kostensteigerungen bei Bahnprojekten</u>	<u>Seite 47</u>
<u>In memoriam: Georg Leber</u>	<u>Seite 48</u>
<u>Glosse der Redaktion</u>	<u>Seite 49</u>
<u>Bildblatt</u>	
<u>Aufnahmeantrag</u>	

Werte Mitglieder,

Unterstützer, Sympathisanten, Interessierte, Lernbereite, Lernfähige, Skeptiker, Dogmatiker, Rückwärtsgewandte und Eiferer,

vor Ihnen liegt wiederum ein Jahreshaft unserer

Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid e.V.

Es wendet sich an Sie alle mit dem Appell, sich nicht auf dem auszuruhen, was unsere Vorfahren unter großem Engagement schafften und durchsetzten, der Große Friedrich soll auch gesagt haben, wer sich auf seinen Lorbeeren ausruht, trägt sie am verkehrten Körperteil.

Wir dürfen uns nicht damit zufrieden geben, daß von nun an alles von alleine läuft, daß die von uns gewählten Volksvertreter für uns schon alles richtig machen werden. Zwar sind sie wie wir, aber bedenken Sie, erlebte Macht korrumpiert. Als berufenes Mitglied des Vorstandes meiner Kirchengemeinde konnte ich eine bautechnische Problematik nicht auflösen, weil ich nur berufen war und mir die Weihen eines Mandates fehlten. Was mangelnde Kontrolle, unbegründeter Vertrauensvorschub und resignativer Rückzug ins Schneckenhaus gegenüber unseren Mandatsträgern bewirken können, zeigt sich doch an viel zu vielen Orten. Haben Sie es nicht auch schon erleben müssen, was vier Jahre Berlin, Hannover oder auch nur im örtlichen Gemeinderat bewirken können, man erkennt einst geschätzte und gewählte Mitbürger nicht mehr wieder.

Was wir brauchen sind emanzipierte und auf ihrem Interessengebiet versierte Vordenker, Ideengeber und Vorantreiber, denen Mandatsträger mit offenen Ohren und der Bereitwilligkeit zur angemessenen Umsetzung im Sinne des Gemeinwohles partnerschaftlich gegenüberstehen. Stärken wir sie zumindest dazu in ihrem Verantwortungsbewußtsein.

Was wir aber auch brauchen ist ein neues Verkehrskonzept, in dem sich durchdachte Kleinfahrzeuge, Elektroautos mit der Magnetschnellbahn zusammen, mit all ihren Möglichkeiten vernetzen. Das können weder der hypertrophisch wuchernde, emissionsreiche Automassenverkehr noch der verschleißintensive, lautstarke ICE-Verkehr auch nur ansatzweise leisten.

Hierzu einen entscheidenden Beitrag zu leisten ist unserer und dieses Heftes Anspruch.

Die aufgeführten Berichte aus Presse, Rundfunk, Internet und den Beiträgen unsere Mitglieder sind entweder chronologisch oder thematisch geordnet, mit Anmerkungen und Hinweisen versehen und gemäß wissenschaftlichem Anspruch mit Literaturangaben belegt.

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

Das **Titelbild** wurde auch diesmal von Dipl. -Ing. Friedmar C. Rumpel und Dipl. -Math. Michael Dittmer gestaltet. Es zeigt ein magnetisch getragenes und geführtes Fahrzeug auf Supraleitbasis, wie wir es in Dresden im Leibnitzinstitut kennenlernen konnten und wie es auch zukünftig den innerstädtischen Verkehr bestimmen wird.

Impressum:

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

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

Verantwortlich i.S.d.P:

Textbeiträge der namentlich genannten Verfasser,

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



Magnetschnellbahn – ein Rückgrat für Europa

Von Friedrich Wilhelm Merck

In mehr als zwölf Jahren hat es sich herumgesprochen: Die Verkehrsanbindung ist der wichtigste aller „harten“ Standortfaktoren – und die Magnetschnellbahn (Transrapid®) das leistungsfähigste einsatzbereite Hochgeschwindigkeits-Verkehrsmittel auf der Erde. Selbst im Dialog um die Spitzenkandidatur bei den GRÜNEN zur Bundestagswahl 2013 stellte sich heraus, es gab keine Gegenrede mehr – im Gegenteil: Unter den Mitgliedern der östlichen Bundesländer, die in Leipzig zusammengekommen waren, kam die Sehnsucht nach dem „Zug, der die Heimat bewahrt“ überdeutlich zum Ausdruck. Kein Wegzug mehr, bequem von zu Hause aus zum Arbeitsplatz, vierhundert Kilometer in einer Stunde. Das ist der Einstieg in „Eisenbahn, Neue Technologie“, wie sie in Brüssel genannt wird.

Ein Rückgrat für Europa wird sie werden, die dem alten Kontinent neue Stabilität und wirtschaftlichen Wohlstand verleihen soll. Begeistert von der Neuen Technologie kommt der Justitiar eines Herrschers aus dem Morgenland und will die Transrapid Versuchsanlage Emsland TVE kaufen, um sie zu erhalten und mit ihr einen Technischen Erlebnispark für die Menschen zu schaffen. – Doch was erfahren wir dort ?

Entgegen der politischen Zusicherung aus Berlin, die Anlage werde erst nach Abschluß eines Planfeststellungsverfahrens in frühestens anderthalb Jahren demontiert werden, wenn sich bis dahin kein Nutzer gefunden habe, sind bereits Stromkabel herausgerissen und Langstatoren teilweise demontiert worden. Die Antwort der Menschen aus Niedersachsen läßt nicht lange auf sich warten: Der „Dolchstoß gegen die TVE“ befördert postwendend am 20. Januar 2013 die bisherige niedersächsische Landesregierung ins politische Nirwana. Man könnte sagen, das „Ungeheuer von Loch Rapid“, das alle Gegner der Magnetschnellbahn in Frührente schickt und schon in Bayern und Hamburg seine Beute fand, hat wieder einmal zugeschlagen. Doch hier trat noch ein zweiter Faktor hinzu: Wie die Karte der Wahlergebnisse zeigt, stand bereits durch die in Niedersachsen erhobenen Studiengebühren, wie sie schon zuvor in Hamburg etwa ein Drittel der dringend benötigten Physikstudenten von der dortigen Universität vertrieben hatten, die Zustimmung für die bisherige Landesregierung am Wahltag auf der Kippe.

Während die Akzeptanz für die Magnetschnellbahn bei den Menschen schrittweise wächst und die Neue Bahntechnologie auch in der Finanzwelt zunehmend Anklang findet, kennt die technologische Entwicklung keinen Stillstand. Wer heute eine Magnetschnellbahnlinie baut, muß sich bereits Gedanken darüber machen, mit welchen neuen Modulen er gegebenenfalls die neuen Entwicklungen in das System integrieren kann, sobald sie ihre Einsatzreife erreicht haben. Nicht nur die Technologie der Supraleitung, die Energieverluste in Stromkabeln praktisch zum Verschwinden bringt, steht hier bereits in der Warteposition, wovon sich Mitglieder der Gesellschaft kürzlich in Dresden überzeugen konnten. Auch eine andere Technologie, mit welcher die Schwerkraft beeinflußt werden könnte, kündigt sich bereits am Horizonte an – das „Gravitonar“ als Element einer neuen Transport- und Weltraumtechnologie könnte den bisherigen Effekt der Magnetschwebetechnologie noch einmal revolutionieren. Auch hier wird man über eine modulare Integration in die Neue Technologie des Spurgeführten Verkehrs nachzudenken haben.

Die Magnetschnellbahn steht als der mächtigste Wertschöpfungsfaktor in der Geldwert- und Finanzmarktkrise einsatzbereit zur Verfügung, um Europa ein physisches Rückgrat zu verleihen, damit die Menschen auf diesem Kontinent die Herausforderungen der nächsten Generation bestehen können. Die Finanzwirtschaft allein wird das Problem nicht lösen. Nur wenn Neue Bahntechnologie und Bankensektor zusammenwirken, kann das Aufbauwerk gelingen. Das zeigt schon die Entstehungsgeschichte der Deutschen Bank im Neunzehnten Jahrhundert, als die Bank als ein „Produkt der Bahn“ entstand.

Allen weiterhin ein gesegnetes frohes, glückliches, gesundes und erfolgreiches Jahr 2013 wünscht

(Friedrich Wilhelm Merck)
– Vorsitzender der GFM –

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

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck / Schlesierweg 14 / 21217 Seevetal

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

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

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



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

Seevetal, den 03.11.2012

An alle Mitglieder der Gesellschaft

Einladung zur Hauptversammlung

Sehr geehrte Mitglieder,

hiermit lade ich Sie sehr herzlich zur diesjährigen Hauptversammlung der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. am Sonnabend, dem 24. November 2012 in das Hotel *Majestätische Aussicht*, 21075 Hamburg, Ehestorfer Weg 215, Tel. 040 7906890, ein.

Der Tagungsort ist zu erreichen per HVV, Buslinie 143 ab Bf. Hamburg-Harburg alle 20 min bis Haltestelle „Auf der Jahnhöhe“, Fahrzeit 15 min Rückfahrt alle 20 min bis ca. 15.45 Uhr, dann alle 40 min, Fahrzeit 18 min (Schönes Wochenende, Schleswig-Holstein-Ticket, Niedersachsenticket etc. gelten auch für diese Buslinie).

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

Zu dieser Versammlung sind alle Mitglieder und Interessenten herzlich willkommen.

Vorgesehene Tagesordnung :

1. Begrüßung aller Versammlungsteilnehmer, Regularien, Jahresbericht des Vorstandes
2. Berichte aus den Tätigkeitsfeldern von Gesellschaft und Vorstand, Aussprache / Beschlüsse
Bericht Türkei, TVE Lathen, Stuttgart 21, Berlin – Thessaloniki etc

Entwicklung der Fertigung, Weiteres

Akquisition von GFM-Fachkräften für Magnetbahnbau, -betrieb, und -Firmenorganisation

Voraussetzungen für neue Projekte, Hamburg – Berlin – Warschau etc.: Kontakte zu Beteiligten (Aufgabenträger, Betreiber, Hersteller pp.), Medienkontakte, Investoren

3. Rechnungsbericht und Bericht der Kassenprüfer
4. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstandes
5. Wahl des Vorstandes mit Ausnahme des Vorsitzenden *)
6. GFM-Etatbeschuß für 2013, 12. Jahresheft der GFM mit Beschlußfassung
7. Entscheidung über eingereichte Anträge

– Reichen Sie Ihre Anträge bitte schriftlich mit Begründung bis 17.11.2010 (Eingangsdatum) hier ein –

8. Sonstiges

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

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Wilhelm Merck
– Vorsitzender –

=> siehe auch Rückseite

Protokoll der Hauptversammlung

Tag der Sitzung: Sonnabend, 24.11.2012

Ort der Sitzung: Hotel Majestätische Aussicht 21075 Hamburg Ehestorfer Weg 215

Beginn: 12.00 Uhr

Anwesende : Siehe Teilnehmerliste

Zur Hauptversammlung wurde ordnungsgemäß eingeladen und ist damit beschlußfähig.

Einwände: Durch das Fehlen des Hauptkassierers, Herrn Olaf Carstensen müssen TOP 3-5 / Rechnungsbericht und Bericht der Kassenprüfer vertagt werden.

Die Sitzung wird eröffnet um 12:20 Uhr

Versammlungsleiter: Friedrich Wilhelm Merck (einvernehmlich)

Protokoll: Harald Naglatzki (einvernehmlich)

TOP 1: Begrüßung aller Versammlungsteilnehmer, Regularien, Jahresbericht des Vorstandes

Der Rechenschaftsbericht liegt schriftlich vor. Derzeit einziges und aktives Projekt über 135 km ist die geplante Verbindung in der Südtürkei zwischen Antalya und Alanya.

TOP 2: Berichte aus den Tätigkeitsfeldern von Gesellschaft und Vorstand mit Aussprache

Die GFM unterstützt die Vorhaben der Baden Württembergischen Landesregierung um Stuttgart 21. Derzeitige Aktivitäten in der Verkehrspolitik Deutschlands beschränken sich ausschließlich auf ein Ausreizen herkömmlicher Verkehrssysteme.

Prof. Christoph Eggers: Der Ausstieg aus Energiekraftwerken sowohl Kohle als CO₂-Emittenten und der Atomwirtschaft stehen für uns als Chance für die Zulassung neuer Innovationen.

Horst Wieting bemängelt die Presseorgane, die keinerlei zukunftsweisende Veröffentlichungen vornehmen und damit die Bevölkerung desinformiert halten. Leuchttürme von Vordenkern treten nicht mehr in Erscheinung.

Prof. Eggers: Unkenntnis ist der Schlüssel zur Untätigkeit! Derzeitige Investitionen im Verkehr (siehe auch Flughafen Berlin-Brandenburg) stellen notwendige zukunftsorientierte Investitionen in den Schatten.

Hans Jürgen Rindfleisch: Die Zukunftsaufgaben stehen im Interessenskonflikt zur Systemindustrie.

Robert Gellekum: Aktion einer Verteilung von Werbeblättern an der Hochschule in Bremen. 500 000 Besucher der TVE bleiben ein Echo schuldig! Es gibt derzeit keinerlei erkennbare Initiativen für den Transrapid!

Horst Severin: Fragt nach, wie man sich im Ressort Verkehr in Brüssel / EU-Parlament hinsichtlich Magnetschwebetechnik verhält.

Ein Besuch einer Abordnung von GFM-Mitgliedern in Brüssel blieb ohne weitere Folgen.

Die EU setzt im Personenschnellverkehr auf das herkömmliche Rad-Schiene-System.

TOP 3: Rechnungsbericht und Bericht der Kassenprüfer

Der Rechnungsbericht liegt nicht vor. Aus diesem Grund wird einvernehmlich beschlossen, die Jahreshauptversammlung hiermit zu unterbrechen und zum gemeinsam neu beschlossenen Termin, am 15.12.2012 am gleichen Ort fortzusetzen.

Bis dahin werden alle weiteren TOP auf dieser folgenden Hauptversammlung fortgesetzt.

Die TOP 3 bis TOP 6 sind damit bis zum 15.12.2012 ausgesetzt.

TOP 7 Eingereichte Anträge / Beratung und Beschlußfassung

Antragstellung auf Gestaltung und Herausgabe des Jahresheftes Nr.12 wird einvernehmlich zugestimmt. Ein Finanzrahmen hierfür wird in Höhe von 400€ in den Haushalt der GFM eingeplant, sofern es der Haushalt nach Rechnungsbericht und Prüfung zulassen.

TOP 8 Sonstiges, keine weiteren Meldungen. Ende der Sitzung.

Die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. [GFM] feiert heute ihren 12. Geburtstag

Am 09.06.2000 in Stadland-Rodenkirchen gegründet, wird die GFM heute zwölf Jahre alt. Und gerade war zu erfahren, daß der Bau der Transrapid-Strecke Antalya – Alanya an der Türkischen Riviera von dem staatlichen türkischen Eisenbahnunternehmen TCDD der EuroRapid-Firmengruppe, die heute weltweit alle Magnetschnellbahnprojekte dieser Art koordiniert, schriftlich bestätigt wurde.

Friedrich Wilhelm Merck

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

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

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



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

Seevetal, den 24.11.2012

An alle Mitglieder der Gesellschaft

Einladung zur Hauptversammlung

– Zweiter Teil –

Sehr geehrte Mitglieder,

hiermit lade ich Sie sehr herzlich zum zweiten Teil der diesjährigen Hauptversammlung der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. am Sonnabend, dem 15. Dezember 2012 in das Hotel *Majestätische Aussicht*, 21075 Hamburg, Ehestorfer Weg 215, Tel. 040 7906890, ein.

Am heutigen 24.11.2012 konnten die Tagesordnungspunkte 3. bis 5. und der Etatbeschluß aus Tagesordnungspunkt 6. nicht behandelt werden. Zur notwendigen Behandlung dieser Tagesordnungspunkte werden Sie daher heute zu einem zweiten Teil der Hauptversammlung am 15.12.2012, 12 Uhr, am gleichen Ort eingeladen.

Der Tagungsort ist zu erreichen per HVV, Buslinie 143 ab Bf. Hamburg-Harburg alle 20 min bis Haltestelle „Auf der Jahnhöhe“, Fahrzeit 15 min Rückfahrt alle 20 min bis ca. 15.45 Uhr, dann alle 40 min, Fahrzeit 18 min (Schönes Wochenende, Schleswig-Holstein-Ticket, Niedersachsenticket etc. gelten auch für diese Buslinie).

Der zweite Teil der Hauptversammlung beginnt ebenfalls um 12.00 Uhr und kann bis zum frühen Nachmittag dauern. Anschließend ist zur Vorstandssitzung eingeladen.

Zu dieser Versammlung sind alle Mitglieder und Interessenten herzlich willkommen.

Vorgesehene Tagesordnung :

9. Begrüßung aller Versammlungsteilnehmer, Regularien (Jahresbericht ist bereits erledigt)
10. (Tagesordnungspunkt 2 ist bereits erledigt)
11. Rechnungsbericht und Bericht der Kassenprüfer
12. Beschlußfassung über die Entlastung des Vorstandes
13. Wahl des Vorstandes mit Ausnahme des Vorsitzenden *)
14. GFM-Etatbeschluß für 2013 (Beschluß zum 12. Jahresheft der GFM wurde bereits gefaßt)
15. Entscheidung über eingereichte Anträge (Dieser Punkt wurde bereits behandelt)
16. Sonstiges (Dieser Punkt wurde bereits am 24.11.2012 aufgerufen).

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

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Wilhelm Merck
– Vorsitzender –

=> siehe auch Rückseite

*) Anschließend ist der neu gewählte Vorstand dort zu einer konstituierenden Vorstandssitzung eingeladen. Der alte Vorstand hat am heutigen 24.11.2012 kurz getagt.

Protokoll der Hauptversammlung

Teil 1

24. November 2012, gemäß Satzung § 7/3 – 9/12
Tagesordnungspunkte 3,4,5,6 und 7 nicht erledigt und vertagt

Teil 2

Teilnehmer gemäß Anwesenheitsliste
Leitung Friedrich Wilhelm Merck
Protokoll Wulf H. Rumpel
Einladung satzungsgemäß
Beginn 12.15 Uhr

Tagesordnungspunkt 3

Rechnungsbereich der Kassenprüfer, siehe Protokoll 2

Tagesordnungspunkt 4

Entlastung des Vorstandes für 2011, Abstimmung 7/0/2
Entlastung für die Arbeit des Vorstandes, Abstimmung 7/0/2

Tagesordnungspunkt 5

Neuwahl des Vorstandes mit Ausnahme des Vorsitzenden
Kassenwart:
Olaf Carstensen, Abstimmung 8/0/1, Wahl angenommen
Schriftführer:
Harald Naglatzki, Abstimmung 9/0/0, Wahl vorab angenommen
Stellvertretende Vorsitzende:
Wulf H. Rumpel, Abstimmung 8/0/1, Wahl angenommen
Michael Dittmer, Abstimmung 9/0/0, Wahl vorab angenommen
Beisitzer:
Jörg Lindemann, Hans-Jürgen Rindfleisch, Robert Gellekum, Dieter Schmidt, 9/0/0, Wahl vorab angenommen

Tagesordnungspunkt 6

Vorstand wirtschaftet im Rahmen der vorhandenen Mittel, Abstimmung 9/0/0
Herstellung eines Entwurfes für umfassendes Einzugsverfahren der Mitgliedsbeiträge

Tagesordnungspunkt 7

Horst Wieting fragt mit Schreiben vom 24. November 2012 wegen Handhabung der nicht erledigten Tagesordnungspunkte an, Vorsitzender Friedrich Wilhelm Merck antwortet mit Schreiben vom 9. Dezember 2012
Horst Wieting fragt mit Schreiben vom 15. Dezember 2012 nach Bekanntgabe div. Vorgängerprotokolle, wird vom Vorsitzenden erledigt
Michael Witt regt Aktivitäten des Vorstandes für die Weltmaglevkonferenz in Rio de Janeiro an, Abstimmung 9/0/0
Robert Gellekum erinnert an die Vorteile von Belegregelung und – organisation

Tagesordnungspunkt 8

Sonstiges

Ende der Versammlung 14.07 Uhr

Tostedt am 29. Dezember 2012 DR.-ING. WULF H. RUMPEL

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

Vorsitzender: Friedrich Wilhelm Merck □ Schlesierweg 14 □ 21217 Seevetal

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

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

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



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

Hamburg, den 24. November 2012

Rechenschaftsbericht über die Tätigkeit des Vorstandes in der Zeit vom 17. Dezember 2011 bis 24. November 2012

Zunächst einige grundsätzliche Vorbemerkungen:

Die tatsächliche Geschäftsführung der Gesellschaft ist auf die ausschließliche und unmittelbare Erfüllung der in der Satzung vorgesehenen steuerbegünstigten Zwecke gerichtet und entspricht den Bestimmungen, welche die Satzung über deren Voraussetzungen enthält.

Die Gesellschaft verfolgt in ihrem Bereich sowohl eigene Entwicklungen als auch die Zusammenarbeit mit Hochschulen und Universitäten. In den Bereich der eigenen Entwicklungsarbeit gehören etwa Schaltungsentwürfe, welche bei der Magnetschnellbahn eine Zugfolge von 2,5 Minuten ermöglichen sollen und Entwürfe zu einem Autoreisezug sowie zum Seecontainer-Umschlag einschließlich Containershuttles mit jeweils 3 Minuten Ladezeit für Be- und Entladen zusammengenommen.

In der „Planungsbasis Spurgeführter Verkehr“ hat die Gesellschaft Grundlagen für eine optimierte intermodale Planung von Magnetschnellbahn im Eisenbahnsystem zusammengestellt und die Berechnungsgrundlage für den fiskalischen Mehrertrag („Nettogewinn“) sowie die Zunahme des Volkseinkommens durch den Bau von Magnetschnellbahnen dargestellt. Der Inhalt wird von Zeit zu Zeit aktualisiert.

Für die Verwirklichung von 28 europäischen Magnetschnellbahnlinien wurde von der Gesellschaft jeweils ein „Regie- und Streckenbuch“ als Leitfaden erarbeitet.

Durch den Gebietsbeauftragten Ost der Gesellschaft wurden in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Dresden die auch mit Mitteln der Industrie geförderten jährlichen Dresdner Transrapid-Fachtagungen 2001-2007 gestartet.

Zu Sicherheitsaspekten nach TVE-Havarie vom 22.11.2006 hat die Gesellschaft in überarbeiteter Fassung die Studie „Laborbetrieb und Havarie-Analyse“ vorgelegt.

Durch den Besuch der weltweiten Fachtagungen wurden die Forschungs- und Entwicklungsergebnisse global von der Gesellschaft zusammengetragen und ausgewertet.

Insgesamt hat die Gesellschaft eine umfassende Dokumentation und Wissensbasis erstellt und diese einschließlich vieler eigener Filmdokumente zum Teil im Internet veröffentlicht. Die Dokumentation wird fortlaufend erweitert und ergänzt. Ein Nachweis der innerhalb der Europäischen Union verbindlichen Technischen Spezifikationen für Magnetbahnen („Eisenbahn, Neue Technologie“) steht auf Anfrage zur Verfügung.

Die Veröffentlichungen sind unter <http://www.pro-transrapid.org> im Internet für jedermann zugänglich; auf Anfrage wird per E-Mail Auskunft erteilt.

Herr Dr. Johannes Klühspies, Mitglied der Gesellschaft, hat zunächst mit eigenen Mitteln unter Verwendung demoskopischer Methoden zur Magnetbahn geforscht. Er unterhält nunmehr mit dem von ihm eingerichteten *International MagLev Board* ein internationales Wissenschafts-Forum für Forscher und Entwickler der Magnetbahntechnologie aus aller Welt und veröffentlicht die Ergebnisse und Symposien im Internet.

Insgesamt verfügt die Gesellschaft damit weitestgehend über das Magnetbahn-Wissen unserer Zeit. Hinzu kommen weitere Anwendungsgebiete der Magnetschwebetechnologie, beispielsweise in der Hafenlogistik und der Transporttechnik anderer Systeme sowie – in Ansätzen – in ihrem historischen Ursprung, der Werkzeugtechnologie.

Diese gebündelte und stets weiter entwickelte Kompetenz steht seitens der Gesellschaft insbesondere den Studierenden zur Förderung ihrer Studien und ihrer Berufsausbildung – *Studentenförderung* – zur Verfügung. Zusätzliche Ausbildungskonzepte wurden bereits erörtert. Da sich die Systemindustrie bereits vor Gründung der Gesellschaft im Jahre 2000 aus dem Magnetbahnbau verabschiedet hatte und sich seither auf die Herstellerfunktion beschränkt, verfügt der Gesellschaft bis jetzt nicht über Spenden in einer Höhe, die eine Auslobung von Stipendien finanziell ermöglichen würde. Dieses kann sich jedoch schon in naher Zukunft ändern. Bis dahin beschränkt sich die Studentenförderung im Wesentlichen auf die beratende Förderung wissenschaftlicher Arbeiten der Studierenden durch die Beantwortung international eingehender Anfragen. Hinzu tritt das – nicht ungenutzte – Angebot einer Mitgliedschaft in der Gesellschaft.

Nach dem Vorbild beispielsweise der Förderer und Stifter der Technischen Universität Hamburg-Harburg, mit der die Gesellschaft durch wissenschaftlichen Gedankenaustausch zusammenarbeitet, beschränkt sich die Tätigkeit der Gesellschaft auf den gemeinnützigen Bereich. Dieser ist hier wie dort von dem nicht von der Gesellschaft wahrgenommenen kommerziellen Bereich, etwa demjenigen der kommerziellen Technologieverwertung und des kommerziellen Technologietransfers, getrennt.

Die Technische Universität Hamburg-Harburg hat – ebenso wie die an der langjährigen Durchführung der Fachtagung beteiligte Technische Universität Dresden – in der Vergangenheit Examensarbeiten zu Transrapid®-Themen ausgegeben.

Die Gesellschaft fördert aus eigener Arbeit weiterhin Wissenschaft, Forschung und Studium mit zielführendem Fachwissen und aktualisierter Dokumentation.

Im Berichtszeitraum stand die Aufbereitung der Technischen Spezifikationen „Eisenbahn, Neue Technologie“ und des deutschen Magnetbahnrechts zu einer Vorlage für das entsprechende Gesetzgebungsvorhaben in der Türkei im Mittelpunkt der nach außen hin wirksamen gemeinnützigen Tätigkeit der Gesellschaft.

Parallel dazu wurden innerhalb Deutschlands und länderübergreifend einige Initiativen zur politischen Durchsetzung der Magnetschnellbahntechnologie fachlich begleitet. So wurden Vorarbeiten zur Erläuterung der Lage in Griechenland und zur Bekanntmachung der seit 2000 vorliegenden EU-geförderten Vorstudie für eine Magnetschnellbahnverbindung Berlin – Thessaloniki geleistet. Die Magnetbahn-Alternative zu dem umstrittenen Stuttgarter Bahnhofprojekt wurde ins Bewußtsein der Regierung gehoben und erstmals von einem dortigen Verkehrsminister grundsätzlich als brauchbar anerkannt.

Weitere Informations- und Öffentlichkeitsarbeit erstreckte sich auf die Bedeutung der Verkehrsanbindung durch Hochleistungs-Magnetschnellbahnlinsen für die wirtschaftliche Wertschöpfung in den Regionen Europas und die damit zu erreichende Stabilisierung der Währungssituation in der EURO-Zone und darüberhinaus.

Gleichzeitig waren neue technologische Ansätze, die zwar noch keine Serienreife besitzen, aber doch Anregungen für die Zukunft bieten können, Gegenstand des Vorstandsinteresses. Hierzu gehören die unmittelbare Anwendung der Hochtemperatur-Supraleitung (bei über minus 200 Grad Celsius) für die Weiterentwicklung der Magnetschwebetechnologie und die Anwendung neuartiger magnetischer Antriebe in Kombination mit dem Rad-Schiene-Verkehr.

Schließlich richtete sich auch noch einiges Interesse auf die erfolgreiche Forschung bei der Anwendung der Supraleitung zur Erzeugung von „Antigravitationseffekten“ durch die Beeinflussung von Schwerkraftfeldern – auch als „Levitation“ bekannt.

Für den 14. April 2012 war zu einer Vorstandssitzung nach Hamburg eingeladen; diese war jedoch nicht beschlußfähig. Gleichwohl konnte dort die Übergabe von Kassenunterlagen an den neu gewählten Kassierer der GFM, Herrn Olaf Carstensen erfolgen. An der heutigen Hauptversammlung wird er voraussichtlich nicht teilnehmen, da er sich im Urlaub auf Teneriffa befindet. Auf weiteren mündlichen Vortrag hierzu wird verwiesen.

Generell ist eine Wende in der politischen Grundströmung in Europa hinzu einer zunehmenden Akzeptanz der Neuen Eisenbahntechnologie als Nothelfer in der Finanzmarktkrise zu beobachten. Die Anregungen für den MagLev aus der Hochtemperatur-Supraleitung und aus der Anwendung des in der Entwicklung befindlichen „Gravitonars“ können demgegenüber die Anwendung der gegenwärtig serienreifen Neuen Eisenbahntechnologie jetzt und auch in absehbarer Zukunft nicht ersetzen. Gegenwärtige Magnetschnellbahnsysteme sollten allerdings dahingehend weiter entwickelt werden, daß sie entsprechende Elemente bei deren Serienreife sofort verwerten und in das eigene System integrieren können. Dabei sollte allerdings auch darauf hingewiesen werden, daß die hohe Wirtschaftlichkeit und Verkehrsleistung der Magnetschnellbahn auch mit der bodengebundenen Spurführung als Bahnverkehr („in Höhe Null“) im Zusammenhang stehen. Die neuen Technologien sind in ein geeignetes MagLev-Grundsystem durchaus leistungssteigernd integrierbar, sobald sie selbst hinreichend ausgereift sind.

Vom „Gravitonar“ ist darüberhinaus zu erwarten, daß es zur Umweltverträglichkeit des Flugverkehrs einmal entscheidend wird beitragen können und daß es die Weltraumtechnik einmal entscheidend revolutionieren kann.

Weiterer Vortrag erfolgt mündlich.

Für den Bericht:



– Friedrich Wilhelm Merck –

Europlatz Frankfurt

Eine Neujahrsgeschichte

Von Thomas Mayer

Frei nach Peter Sloterdijk könnte sich am Silvesterabend diese Geschichte zugetragen haben: Ein leicht angetrunken Herr kommt in ein kleines Hotel, um sich ein Zimmer für die Nacht zu mieten. Der verschuldete Hotelier hat schon seit langem die Wäscherechnung nicht mehr bezahlt und hofft, dass dem Gast das benutzte Bettzeug nicht auffällt. Der Herr



legt einen Hundert-Euro-Schein auf den Tresen, möchte aber das Zimmer erst sehen, bevor er sich entscheidet.

Während das Zimmermädchen den Herrn nach oben führt, nimmt der Hotelier den Geldschein, eilt zur Wä-

scherei und bezahlt seine Schuld. Der Besitzer der Wäscherei ist mit der Miete im Rückstand und geht mit dem Schein unverzüglich zum Hausbesitzer. Der Hausbesitzer eilt zu der Blumenhändlerin an der Ecke und begleicht mit dem Geldschein seine Schuld für vergangene Liebesdienste. Die Blumenhändlerin geht damit in das Hotel, in dem sie sich gelegentlich mit Freiern trifft, und bezahlt eine offene Zimmerrechnung.

Gerade als der Geldschein wieder auf dem Tresen liegt, kommt der angetrunken Herr, erklärt, dass ihm das Zimmer nicht gefällt, nimmt seinen Schein und

geht. Das Geld ist verschwunden, aber während es zirkulierte, wurden alle Schulden beglichen und so die Voraussetzung für die Wiederaufnahme wirtschaftlicher Aktivitäten geschaffen.

Die Geschichte illustriert die von David Graeber in seiner historischen Analyse dargestellte Rolle von Schuld und Geld. Graeber zeigt, dass wirtschaftliche Beziehungen ursprünglich auf Schuld und Kredit beruhen. Nur wenn Vertrauen fehlt, tritt an die Stelle dieser Beziehungen der Tausch, der durch Geld vereinfacht wird. Nach dem Platzen der globalen Kreditblase und der Eurokrise ging das Vertrauen der durch Schuld- und Kreditbeziehungen miteinander verbundenen Personen und Institutionen verloren. Wie in unserer kleinen Geschichte bestehen die Gläubiger auf der Begleichung der Schuld mit Geld und lehnen die Annahme weiterer Schuldscheine ab. Vertragliche Verpflichtungen zur Entschuldung in der Zukunft sind kaum in der Lage, das erschütterte Vertrauen wiederherzustellen und die wirtschaftliche Aktivität in Gang zu bringen. Allenfalls können sie die Zentralbank dazu bewegen, das zur Begleichung der Schuld notwendige Geld auf den Tisch zu legen, da sie dann erwarten darf, dass sie nach dem Ausgleich der Verpflichtungen das Geld wieder einsammeln kann, wie es der wankelmütige Gast in der Geschichte getan hat.

Was geschieht, wenn sich die Zentralbank weigert, zum Ausgleich der eingefrorenen Schuldbeziehungen Geld bereitzustellen, kann man sehen, wenn man annimmt, der angetrunken Herr hätte seinen Geldschein in der Tasche behalten: Da die Wäscherechnung nicht bezahlt worden wäre, hätten die Wäscherei schließen, der Hausbesitzer und die Blumenhändlerin künftig enthaltsam leben und der Hotelier auf die weitere Vermietung seiner Zimmer verzichten müssen.

Der Autor ist Chefvolkswirt der Deutschen Bank.

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

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

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

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

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

Zwischen 1912 und 1914 baute der Franzose Emile Bachelet ein erstes Versuchsmodell nach dem elektromagnetischen Prinzip. Hermann Kemper wusste davon. Aber ihm gelang es als erstem, eine funktionsfähige, regelbare Schaltung für das Schweben nach dem Prinzip der elektromagnetischen Anziehung (EMS-elektromagnetisches Schweben) zu bauen.

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

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

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

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

Eine neue Ära des Bahnverkehrs hat begonnen. *

Teststrecke: Noch kein Abrissbagger in Sicht

Nach dem Aus für den Transrapid ist der Betrieb in Lathen längst eingestellt. Ein Teil der Anlage wird aber noch gebraucht.



Ein Bild aus der Vergangenheit: Ein Transrapid fährt auf der Teststrecke in Lathen. Inzwischen ist der Betrieb auf der Anlage eingestellt worden. Die Abrissbagger kommen deswegen aber noch nicht: Ein Teil der Anlage wird noch gebraucht. BILD: DPA

Denn es geht weiter: mit einem Forschungsprojekt, das bei Elektroautos das Aufladen der Batterie an einer Steckdose überflüssig machen soll.

LATHEN / LNI - Mit einem schnellen Abriss der Transrapid-Strecke im Emsland ist nicht zu rechnen, obwohl der Testbetrieb dort Ende Dezember offiziell zu Ende gegangen ist. „Die Bagger rollen noch nicht im Sommer an“, sagte in Lathen der Chef der Transrapidversuchsanlage Emsland, Ralf Effenberger. Zunächst müsse geklärt werden, welche Teile der Anlage für die Anschlussnutzung weiter benötigt werden. Der Betreiber der Testanlage, die IABG (Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft), will dort mit weiteren Partnern zur Elektromobilität forschen.

„Das Vorhaben läuft und es läuft auch sehr erfolgreich“, sagte Ralf Effenberger.

Derzeit werde bestimmt, welche neuen Komponenten an welcher Stelle auf der alten Transrapid-Teststrecke eingebaut werden müssen. „Das ist alles durchgerechnet und sieht alles sehr gut aus.“

Bei dem neuen Projekt geht es um die berührungslose Einspeisung von Energie in Elektrofahrzeuge. Erprobt werden soll eine Technik, die das Aufladen der Batterie an der Steckdose überflüssig macht. Grundlage ist die Idee, in großen Städten vor Ampeln Induktionsspulen in die Straße einzulassen, die stehende Autos über elektromagnetische Felder mit Strom versorgen. Dieser Strom kann dann zum Anfahren genutzt, überschüssige Energie in den Batterien gespeichert werden. Die Kosten des Projekts belaufen sich auf vier Millionen Euro.

2,3 Millionen daraus stammen vom Bund.

Ein Abriss der nicht mehr benötigten Teile der Testanlage setze sehr komplexe Planungen und Abstimmungen voraus, sagte Effenberger. Dazu müsste sich der Betreiber mit den örtlich zuständigen Verwaltungen verständigen. Viele Betroffene seien beteiligt, Grundstückseigentümer, Landwirte, Behörden und Anwohner. Außerdem müsse sichergestellt werden, dass nur solche Teile der Anlage abgerissen werden, die tatsächlich nicht mehr benötigt werden. „Da sind schließlich Steuermittel hineingeflossen“, sagte Effenberger.

Den früheren rund 50 Beschäftigten der Transrapid-Versuchsanlage sei gekündigt worden, mit dem Betriebsrat wurde ein Sozialplan verein-

bart. 15 Mitarbeitern seien danach wieder Jobs auf der Forschungsanlage angeboten worden, 13 hätten bereits angenommen. „Da ist in den vergangenen 25 Jahren einiges an Wissen in Sachen Induktivität aufgebaut worden“, sagte Effenberger. Die entlassenen Mitarbeiter hätten andere Jobs gefunden. „Das ist sehr erfreulich hier im Emsland.“

Das Aus für die Teststrecke kam, nachdem das Transrapidkonsortium keinen Forschungsbedarf mehr gesehen hatte (die OZ berichtete). Die einzige kommerzielle Anwendung, Strecke für den Supercar, existiert derzeit in Shanghai.

In die Schlagzeilen kam der Transrapid auch durch das Unglück auf der Teststrecke in Lathen im September 2006. Damals starben 23 Menschen, weil ein Transrapid mit Besuchern in einen Werkstattwagen raste, der auf der Strecke vergessen worden war.

„Das ist alles durchgerechnet und sieht alles sehr gut aus“

RALF EFFENBERGER

Erkenntnis

„Worte wandern ins Deutsche nicht ein, sie werden eingepreßt im Kontext einer kalten ökonomisch-technologischen Effizienz-Rechnung, die Vereinheitlichung auf Kosten der Vielfalt erzwingt.“

Paul-Hermann Gruner, Autor und Redakteur des „Darmstädter Echo“

JUNGE FREIHEIT
Nr. 38/12 | 14. September 2012



Wie ich meine Interesse zum Transrapid fand

Im Juni 1996 habe ich mit meiner Frau zum ersten mal an der Transrapidversuchsanlage gestanden, auch konnten wir gleich an einer Fahrt teilnehmen. Ich war so beeindruckt, dass ich mich entschlossen hatte wieder her zu kommen. Im Oktober des gleichen Jahres waren wir wieder nach Lathen gefahren und hatten wieder das Glück im Transrapid mitzufahren. Worauf ich mich entschieden hatte, selber Fahrten zur Transrapidversuchsanlage zu organisieren. Zuerst gab es Probleme, weil man mir sagte, dass wäre aussichtslos, da mindestens eine Wartezeit von zwei Jahren einzuhalten sei und selbst dann könnte man mir nicht garantieren einen Termin zu bekommen. Ich sagte zu der Dame! Wenn ich mit einer Gruppen kommen würde, wollte ich einen Beitrag leisten, diese neue Verkehrstechnologie positiv darzustellen. Ob dies Ansinnen bei allen andern, die hier her kämen der Fall wäre, daran hätte ich so meine Zweifel. Plötzlich waren tatsächlich für mich noch zwei Termine, für jeweils 10 Personen im Computer ausfindig gemacht worden. Von da an bin ich jedes Jahr mit Gruppen, die immer größer wurden nach Lathen gefahren. Einmal mit einem Doppelstockbuss! An dieser Tour haben 70 Personen aus allen gesellschaftlichen Schichten teilgenommen.

Schilderung eines Erlebnisses zur Fahrt im Transrapid

Ein Erlebnis im Jahr 2005, zu einer Fahrt im Transrapid, bahnte sich bereits während einer Reise durch Südafrika an, die uns bis an die Sambesi Victoriafälle führte. Zum leichteren erkennen, klebte meine Frau Transrapidaukleber auf unsere Koffer. Durch die Aufkleber wurden wir von einem Teilnehmer, einem Notar aus Leipzig angesprochen, dessen Vater in der DDR Elektroingenieur war und gerne auch einmal mit dem Transrapid gefahren wäre. Bei dem nächsten Termin den ich bekomme, sage ich euch bescheid. Antwortete ich, dann wird sich der Wunsch von Euerem Vater erfüllen. Nach unserer Rückkehr in Deutschland, bei der Mitteilung für den neuen Termin zur Fahrt im Transrapid, wurde mir aus Leipzig mitgeteilt, dass sein Bruder an dem Samstag Geburtstag hätte, und die Eltern gerade einen Tag vorher aus dem Urlaub zurückkommen würden. Auch wären schon alle Gäste zur Party eingeladen, man wolle aber überlegen, die Feier zu verschieben. Einige Tage später kam die Nachricht aus Leipzig, dass die Feier um eine Woche verschoben worden sei. Man habe die Eltern informiert, dieses mal im Kreis der Familie, und an einem anderen Ort zu feiern. Sie sollten sich überraschen lassen und dazu eine längere Fahrt auf sich nehmen. Die Antwort der Eltern dazu sei positiv gewesen. Es wurde ausgemacht, sich Freitagabends im Hotel Lathener-Marsch zu treffen, die anderen Teilnehmer aus Halver hatte ich um eine bestimmte Uhrzeit, Samstagmorgens an die Südschleifenweiche bestellt. Doch als wir dort ankamen, war das Geräusch der Weiche etwas anders als sonst. Mein Gedanke war, sie müssen einen Defekt haben. In einem Telefonat mit Frau Wermelt wurde mir dies bestätigt, in dem ich auch erwähnte, dass in meiner Gruppe fünf Personen aus Leipzig dabei wären. Man bemühe sich den Defekt zu beheben, wurde mir geantwortet. Aber es dauerte und dauerte und wir rechneten uns keine große Chance mehr aus. Mittlerweile entschloss ich mich "Erst einmal das bestellte Mittagessen im Hotel einzunehmen, um dann anschließend zum Besucherzentrum zu fahren. Dort angekommen, kam uns schon Herr Mack entgegen und erklärte uns, dass man immer noch nicht weiter gekommen sei. Er wolle uns zumindest schon einmal alles erklären und die Gruppe an der Fensterscheibe vor dem Leitstand vorbeiführen. Auch hatten uns die Damen vom Besucherservice, eine Familie mit einem Kind zugeführt, die an der Exkursion teilnehmen sollten. Leider hatte ich nicht mehr genügend Fahrkarten, um die Familie mitzunehmen. Die Mutter antwortete auf meine Frage "Ob wir eventuell das Kind mitnehmen dürften? Es wäre Ihnen zu teuer, worauf ich meinte, "Sollte die Möglichkeit bestehen es mitzunehmen, dann sollten sie sich darüber keine Gedanken machen! Herr Mack führte uns durch das Gelände zum anderen Ende der Halle, da fuhren sie den Transrapid tatsächlich aus der Halle heraus. Herr Mack sagte zu mir: "Gehen Sie schon mal vor, die Fahrkarten bezahlen., Ich führe die Gruppe durch, und bringe Sie zum Besucherzentrum. Frau Wermelt entgegnete mir als ich zahlen wollte. Herr Severin! Alle anderen Gruppen haben das Weite gesucht und sind nach Hause gefahren, sie sind die einzige Gruppe die hier geblieben ist" Das müssen wir doch wohl belohnen., Die gesamte Gruppe fährt heute ohne Bezahlung und auch die Familie die wir ihrer Gruppe zugeführt haben, kann an dieser Fahrt kostenlos teilnehmen. Dies Erlebnis war wohl das schönste, trotz vieler anderer Erlebnisse, die ich noch hinzufügen könnte. Vor allem auch, weil die fünf Personen aus Leipzig nicht unverrichteter Dinge nach Hause zurückkehren brauchten.

Horst Severin



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

Bundesbeauftragter **Transrapid** u. Verkehr
Funkfon: (0160) 5042658
rgellekuming-consult@t-online.de

Herrn Bundespräsident
Dr. Joachim Gauck
Schloß Bellevue
Spreeweg 1
10557 Berlin

Unterschleißheim, 24.03.2012

Gratulation zum Bundespräsidenten /
Dominanz der Technik

Sehr geehrter Herr Bundespräsident,

wenige Augenblicke nach dem denkwürdigen Erlebnis einer Vereidigung, die Sie verpflichtend „So wahr mir Gott helfe“ beteuerten, gratuliere auch ich Ihnen, im katholischen Glauben lebend, aufrichtig. Auch die mir von den Mitgliedern der Partei DIE GRAUEN zugewählte Funktion „BBT+V (Bundesbeauftragter Transrapid und Verkehr)“ legitimiert mich dazu, Ihnen einen Gratulationsgruß zu übermitteln.

Etliche Gebiete des menschlichen Lebens sprach man und sprachen Sie in den vergangenen Tagen an. Meist waren es schöngestirnte und tief schürfende Gedanken. In Worte des Glaubens und des Mehrens eingekleidet, sollten Sie uns Bewohnern der BRD den Alltag gleichsam gebetsnah beseelen. Alt und Jung, Kranke und Gesunde mit einem gesunden Geist zu versorgen war das Motiv.

Als hätte der Herrgott einem hochrangigen Mitglied seines Bodenpersonals die Gabe verliehen, uns mit beredten Worten Biblisches wohlthuend zu verinnerlichen.

Doch ein Gebiet des täglichen „Genießens“ minimierte man beim Ranking: Die Technik

Just am Tage Ihrer Vereidigung, sehr geehrter Herr Bundespräsident, erwähnte der DLF (Deutschlandfunk) in seiner Ausstrahlung „Das Kalenderblatt“ den 100jährigen Geburtstag eines unser aller bestens bekannten Ingenieurs, Werner von Braun, der Raketensysteme wegen.

Gedanken eilen pfeilschnell auch zu Gott hin, Raketen sind das nächst schnelle Medium, Flugzeuge das weitere, dann kommt jedoch die Magnetschwebbahn (MSB), bevor in der Geschwindigkeitsabstufung weitere Verkehrssysteme zu nennen wären.

Zukunftsorientiert sollte der Transrapid im System MSB gefördert werden. Ihr bot das TVE (Transrapid Versuchszentrum Emsland) in Lathen über Jahre hinweg eine Heimat.

Der TR 07, Glanzstück des Münchner Flughafens als Ausstellungsstück zwischen Terminal 1 und Terminal 2 aufgeständert, verrottet neuerdings auf einer Wiese bei der Fa. Bögl in Neumarkt/Oberpfalz. Der TR 08, als erster Export von Deutschland zur VR China geliefert, beschwebt ein Nahverkehrssystem in Shanghai.

Der TR 09 Bavaria liegt nunmehr wie ein gestrandeter Wal in der Halle des TVE. Mit 40 Mio. € an Subventionen rottet man das TVE in Lathen mit Stumpf und Stiel aus. (Wer gab dazu den Auftrag?).

Nach einem Gespräch mit dem BBT+V erreichte selbst Herr Wirtschaftsminister Freiherr zu Guttenberg seinerzeit mit den von ihm zur Verfügung stehenden Mill. € lediglich eine Verlängerung des TVE bis 2010.

Sehr geehrter Herr Bundespräsident, kümmern Sie sich bitte bei allen vordringlichen Aufgaben auch um Deutschland wirtschaftlich weiterhin namhaft werden lassende Techniken.

Mit freundlichen Grüßen

R. GELLEKUM

Zur Anl.:

2001 glaubte der BBT+V mit seinem Enkelsohn Christopher den Transrapid zu globalen Zielen schieben zu können.

An der Mauer der Jakobikirche in Hamburg befestigte man das von mir, zu der Zeit Vorsitzender des Landesverbandes DER GRAUEN, kreierte Poster vom Transrapid in der Größe von 3m². Doch mit des Geschickes Mächten ist auch in der Technik kein ewiger Bund zu flechten. Der Transrapid entschwindet aus Deutschland.

Das Jahreshaft 11, v. 29.02.2012, der GFM (Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/ Transrapid) erwähnt das MSB-Projekt Teneriffa: Die Realisierung selbst müßte aus bestimmten Gründen durch die Chinesen erfolgen.

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

Mit freundlichen Grüßen
Robert Gellekum



Gute Nachricht für 2013: Altmaier und Rösler machen die Energiewende zur Chefsache!

JUNGE FREIHEIT
Nr. 2/13 | 4. Januar 2013

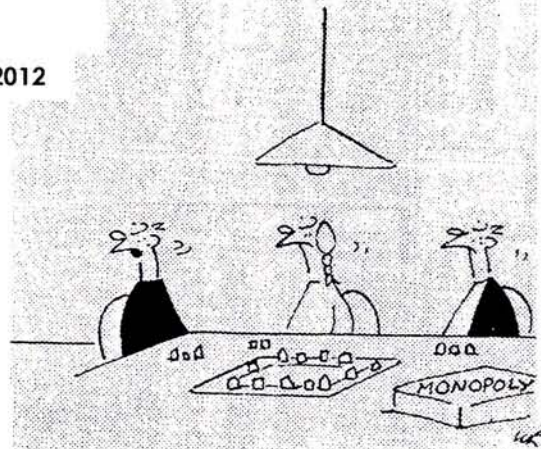


BUNDESPRÄSIDENTIALAMT

BERLIN, 28. März 2012
Spreeweg 1

FAZ APRIL 2012

Herrn Robert Gellekum
St. Benedikt-Straße 23
85716 Unterschleißheim



Sehr geehrter Herr Gellekum,

„Seit der Finanzkrise mopsen sie immer unser Spielgeld...“

haben Sie herzlichen Dank für Ihr Schreiben vom 24. März 2012 an Herrn Bundespräsident Joachim Gauck.

Für Ihre Glückwünsche zu seinem Amtsantritt darf ich Ihnen in seinem Namen sehr herzlich danken. Die vielen Beweise der Zustimmung und der Verbundenheit sind ihm eine Ermutigung für die kommenden Aufgaben. Mit all seiner Kraft und mit seinem Herzen will er dafür arbeiten, dem in ihn gesetzten Vertrauen gerecht zu werden.

Anlässlich seines Amtsantritts erreichen Herrn Bundespräsidenten zahlreiche Zuschriften und Hinweise, die aufmerksam gelesen werden, wenngleich nicht alle detailliert beantwortet werden können. Ihre Gedanken und Anmerkungen zum Thema Technik und speziell zum Transrapid sind für die weitere Arbeit des Herrn Bundespräsidenten hier gleichwohl zur Kenntnis genommen worden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


David Wilkens

Briefanschrift: Bundespräsidialamt 11010 Berlin, Internet: <http://www.bundespraesident.de>
E-Mail: poststelle@bpra.bund.de

Telefon: (030) 2000 - 0 Behördennetz: (030) 18 200 - 0 (Durchwahl: - 2134)
Telefax: (030) 2000 - 1999 Behördennetz: (030) 18 200 - 1999 (Durchwahl: - 1916)

Michael Dittmer

Düvelsbeker Weg 14
michael.dittmer@kielnet.net

24105 Kiel

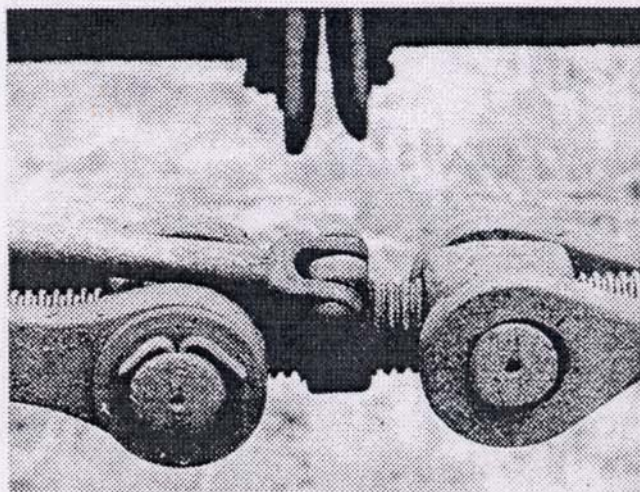
Dittmer - Düvelsbeker Weg 14 - 24105 Kiel

An die

Frankfurter Allgemeine Zeitung
Redaktion
60267 Frankfurt

FAZ, Datum unbekannt

Wer nicht mithalten will wird abgekoppelt!



Keine Nachtflüge am Frankfurter Flughafen / Nachtflugverbot spaltet Fraport und Lufthansa (05.04.)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Kiel, den 05.04.2012

Nun ist es passiert. Das Nachtflugverbot für den Frankfurter Flughafen ist seit dem 04.04.2012 rechtens. Es ist ein guter Tag für die Opfer des Fluglärms in der Rhein Main-Region. Auf der anderen Seite spricht die Lufthansa von einem „schweren Schlag für den Wirtschaftsstandort Deutschland“ und hat damit sicher nicht unrecht.

Viele Stimmen hatten davor gewarnt und sich für ein Flughafensystem Frankfurt-Hahn im Verbund mit einer Transrapid-Verbindung dazwischen ausgesprochen. Auch ich habe vor 3 ½ Jahren die Hessische Landesregierung, die Lufthansa und die Fraport angeschrieben. Beide Flughäfen können sich sinnvoll ergänzen, da es über Hahn kein Nachtflugverbot gibt. Außerdem könnten bei schnellen Direktfahrten mit der Magnetschnellbahn Umstiegszeiten eingehalten werden. Es war also genügend Zeit vorhanden, vor dem Spruch des Bundesverwaltungsgerichts die richtigen Weichen zu stellen.

Es ist angesichts der Entscheidung zum Nachtflugverbot ein Umdenken geboten, und die Magnetschnellbahn Transrapid in Deutschland wieder auf die Tagesordnung zu bringen. So wie sie derzeit von dem Inselpräsidenten von Teneriffa Ricardo Melchior Navarro – einem Politiker mit analytischem Sachverstand – als beste Transportlösung favorisiert wird. Der möchte die beiden Flughäfen auf der Kanareninsel auf diese Weise zu einem Flughafensystem vereinigen, mit einem „Terminal Nord“ und einem „Terminal Süd“.

Mit frdl. Grüßen

M. Dittmer

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE 4 · FREITAG, 31. AUGUST 2012 · NR. 203



Misstrauensvotum überstanden: Kurt Beck greift wieder an

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

Dipl.-Ing. Robert Gellekum
St. Benedikt-Str. 23
85716 Unterschleißheim
e-mail: rgellekuming-consult@t-online.de

Herrn
Thomas Gottschalk
c/o ZDF
ZDF-Str. 1
55127 Mainz

Unterschleißheim, den 29.04.2012

Abbruch einer Sendung

Sehr geehrter Herr Gottschalk,

es dauert mich, dass Sie nach grandiosen Erfolgen Ihre jetzt moderierte Sendung beim ZDF so glanzlos beenden müssen.

Die wenigen Wochen bis zum Abbruch könnte man mit einem Ideenreichtum aus dem Gebiet der Technik ausfüllen.

Wie uns allen bekannt ist, leben wir gerade in Deutschland von der Technik.

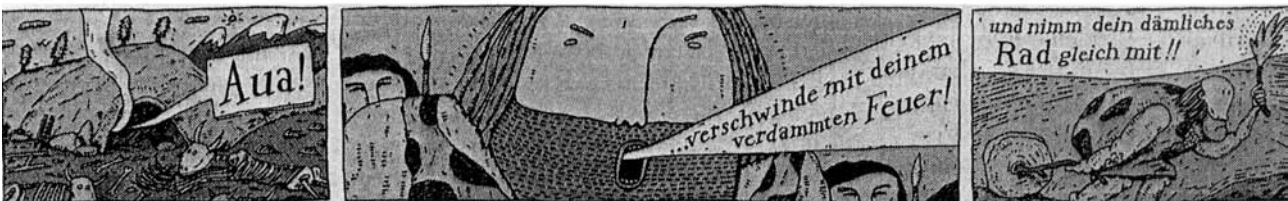
Bitte verinnerlichen Sie – falls gewünscht – den Inhalt der beigefügten Anlage.

Die in Deutschland lebenden Menschen würden es sicher „gefühlvoll“ begrüßen, wenn jemand über Erfolge und auch Misserfolge von Techniken berichten könnte.

Mit Ihrer bekannt guten Ausstrahlung könnten Sie das Kapitel Rechnertechnik aus Deutschland, Zuse 1941, oder Verlassen der Magnetbahn Transrapid aus Deutschland 2012 moderieren.

Ihnen, sehr geehrter Herr Gottschalk, wünsche ich weiterhin alles Gute mit der Gewissheit, dass im Sinne des Spruches von Helen Vita “im Leben geht mancher Schuss daneben“ viele Schüsse bei Ihnen ins Schwarze getroffen haben.

Mit freundlichen Grüßen



FAZ, Datum unbekannt

Vorläufiger Terminplan für die Verkehrskonferenz in Lathen/Emsland

15. Mai 2012	8.00 Uhr	Teiltreffen in Tostedt,
	8.30 Uhr	Gemeinsame Weiterfahrt zur TVE
	10.30 Uhr	Eintreffen in Lathen/TVE Eintreffen der übrigen Teilnehmer aus Holland, Westfalen, Friesland, usw.
	11.00 Uhr	Beginn des Informativen Gesprächs im Besucherzentrum
	12.00 Uhr	Mittagspause mit gemeinsamem Essen in der Gaststätte Lathener Marsch
	13.00 Uhr	Ende der Mittagspause
	13.30 Uhr	Beginn der Erörterung, Thema: Zukunft der europäischen Verkehrssysteme. Magnetfeldtechnik/ Chance oder Belastung für den Industriestandort Mitteleuropa?

Themen:

Beispiel für elektrische Feldstärken	
Elektrostatistische Aufladung in Wohnräumen	bis 20000 V/m
Atmosphärische Feldstärken bei Gewitter	bis 20000 V/m
Unterhalb von Freileitungen 110 kV	bis 2000 V/m
Unterhalb von Freileitungen 20 kV	bis 1000 V/m
Unterhalb vom Fahrdrabt elektrischer Bahnen (15kV; 16% Hz)	bis 1000 V/m
TV-Gerät, ca. 30 cm Abstand	bis 700 V/m
Normale Feldstärken, normale Witterung/Schönwetterfeld	bis 500 V/m
Im Nahbereich elektrischer Geräte	bis 250 V/m
Magnet-Schnellbahn	bis 10 V/m

Quelle: ETR 45 (1996), Bundesanstalt für Arbeitsmedizin 1994

- 1. Zukunft der europäischen Verkehrssysteme**
 - 1.1 Erhalt der TVE und der gesamten Versuchsstrecke zur technischen Begleitung zukünftiger Projekte wie Teneriffa, Türkei, Brasilien, evtl. Jerusalem-Eilat durch Koordination verschiedener Privat-Investoren,
 - 1.2
- 2. Magnetfeldtechnik / Chance oder Belastung für den Industriestandort Mitteleuropa?**
 - 2.1 Formen des zukünftigen Massen- und Individualverkehrs
 - 2.2 durch vernetzte und integrierte Verkehrssysteme,
 - 2.3 durch Elektromobilität und
 - 2.4 den Einsatz von induktiver Stromversorgung und
 - 2.5 Magnetfeldtechniken und Strategien ihrer Durchsetzung
 - 2.6 Das Modell Schleifkottenbahn
- 4. Presseerklärung**
- 5. Allgemeine Aussprache**
Aufgabenverteilung zu weiterem Termin in Halver

Vorgesehenes Ende der Veranstaltung ca. 16.00 Uhr

DRRUMMAI2012



1. Verkehrskonferenz

Und wieder einmal haben sich **Befürworter und Planer eines zukünftigen Verkehrskonzeptes, dessen Bandbreite vom Fahrrad bis zur Magnetschnellbahn reicht**, am 15. Mai 2012 auf der Transrapidversuchsanlage/TVE im Emsland getroffen.

Ist es nur aktiver Widerstand gegen eine Politik des Vergessens und **Verschlundens**, der uns zusammengeführt hat? Ist es nur noch ein Abschied-Nehmen von einer ingeniosen Ressource Magnetfeldtechnik, **von der selbst die borniertesten Meinungsträger ahnen, daß ihr die Zukunft gehört?**

Wenn es so wäre, dann brauchten wir diese Zusammenkunft nicht. Eine Zusammenkunft von Gleichgesinnten aus verschiedenen Wirtschaftsbereichen, der GFM, Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid, der Stiftung, Foundation Freedom of Mobility / Holland und **Protagonisten des nächsten Schrittes in ein vernetztes und integriertes Verkehrswesen**. Deren Stiftungsgedanke, das heißt **ihre** Aufgabe der Zukunftsgestaltung, basiert auf der Schaffung von nachhaltigen Mobilitätslösungen für unsere immer anspruchsvolleren **Transportanforderungen**, der Vernetzung von allen Verkehrsträgern zu einem kohärenten Gesamtsystem.

Und wie eine solche Vernetzung kohärent ausfallen kann, zeigte **bereits** Hr. Kugel im System „Schienentaxi“ auf der stillgelegten Eisenbahntrasse, der Schleifkotten-Bahn in Halver. Eine Hochbahn-Vielzweck-Trasse, vorgestellt von Hr. Back zeigt auf, wie mit wenig Landverbau Verkehr und Versorgungstrassen miteinander verbunden werden können.

Solche Entwicklungen, solches Gedankengut sind wichtige Initiatoren für die Gestaltung unserer Zukunft. Die Lösung für Ressourcen-Schonung, liegt eben nicht im Verzicht **auf das Recht der schwer errungenen individuellen Mobilität**, sondern in der aktiven Neugestaltung von Verkehrsträgern **auch im Hinblick auf begrenzte Reichweiten der E-Mobilität und ganz allgemein den zur Verfügung stehenden Ressourcen**.

Neue Verkehrsträger tragen dazu bei, daß die Monokultur des fast nur noch allein dominierenden luftbereiften Verkehrs und seiner **Entartung zum Eisenreifen der Bahn** aufgebrochen wird und eine Bereicherung erfährt, die den Weg ebnet, weg von den Verkehrsadern, die nur mit massiven Landverbau und der Verinselung von Landschaften einhergehen. **Aufeinander abgestimmte Vielfalt, nicht einfältiges Nebeneinander** heißt die Devise!

Das Fahrzeug, daß nur zur Bewältigung unsere täglichen Nahwege geeignet ist, wird in dem Augenblick fernverkehrstauglich, wenn es in ein sinnvolles System abgestufter Verkehrsträger eingebunden wird. Aufklärung und Interessenaustausch sind unsere Zugpferde, auf die wir setzen. Aktiver Widerstand beflügelt uns zu neuen **Taten und Gedanken und setzt damit einen Gegenpol zur verharrenden und vor sich hin dämmernden Politik**.

Ein **Abbruch**, wie sie auf der Magnetbahnversuchsanlage TVE in Lathen **mit weiteren Steuergeldern** erfolgen soll, ist ein beredtes Zeugnis für **die gedankenlose Vernachlässigung von Zukunftsperspektiven und der simplen Unterordnung** unter Machtinteressen von Technologieträgern **im Geist des** vorigen Jahrhunderts, **der keinesfalls widerstandslos hinzunehmen ist**. **Ostasien** zeigt **uns** wieder einmal, was es heißt, **um sich zu schauen und visionär zu gestalten**. **Dort baut man** parallel zur bestehenden Shinkansen-Schnellbahn-Trasse eine eigene Magnetbahn. In Deutschland, wo ein Hermann Kemper, als Vordenker uns den Weg aufzeigen wollte, kann nicht einmal ein anwendungsreifes System, **das zudem mit viel Steuergeld vorangebracht wurde**, die Köpfe der ewigen Bedenkenträger umstimmen.

War es eine letzte Möglichkeit, das Transrapidfahrzeug TR09 auf der Versuchsanlage zu betreten? Erste Demontearbeiten sind sichtbar. Die Vermarktungs-Chancen werden damit systematisch **und willentlich** zerstört. Ist das von den Verantwortlichen gewollt **oder erzwungen?**

Zwei Sträuße Blumen an die beiden Damen des Besucherzentrums der TVE in Lathen Fr. Wermelt und Frau Poplawski sollten unsere Reverenz an über 30 Jahre im Dienste des Fortschritts sein. Was es heißt, diesen Arbeitsplatz verlassen zu müssen, ist nicht nur für diese beiden Frauen sehr hart, weil nicht nur ein Berufsethos damit zerstört wird, sondern auch für alle Techniker und Ingenieure die diese Fahrzeugtechnik aufgebaut haben **und nun in alle Winde zerstreut werden..**

Wir machen weiter, **denn es wird weitergehen, mit oder ohne unsere derzeitige politische Klasse**.

Der Arbeitskreis der Transrapid-Befürworter

Drittklassige Beerdigung

Von Jörg Eigendorf

Mutlos, dilettantisch, peinlich: Das sind die Attribute, die diese drittklassige Beerdigung des Transrapid-Projekts verdient. Innerhalb von nur sechs Monaten haben sich die veranschlagten Baukosten für die Strecke vom Münchner Flughafen in die Stadt um zwei Milliarden Euro erhöht und damit mehr als verdoppelt. Angesichts solcher Sprünge wäre es ein Skandal gewesen, wenn die Bundesregierung nun die Subventionen noch einmal aufgestockt hätte.

Ironischerweise scheitert damit der Transrapid in Deutschland nicht daran, dass die Technologie zu teuer wäre. Vielmehr sind die Kosten für Tunnel und Betonpfeiler zu hoch. Vielleicht hätte man besser die Chinesen gefragt, ob sie diesen Teil des Baukonsortiums hätten günstiger anbieten können.

Allerdings ist der Transrapid nicht erst jetzt gescheitert. Die Geschichte dieser nunmehr 70 Jahre alten Innovation ist eine des Zauderns, des Versagens der Verkehrspolitik und der Technologiefeindlichkeit. Mehrere gute Möglichkeiten hat es gegeben, den Transrapid zu bauen. So zum Beispiel nach dem Fall der Mauer, als es nur eine veraltete Bahnstrecke zwischen Hamburg und Berlin gab. Immer wieder scheiterten diese Vorhaben an den Kosten und vor allem an der Stimmung im Land. Angesichts der nun äußerst aufwendigen Reparaturarbeiten an der ICE-Strecke Hamburg-Berlin stellt sich heute die Frage, ob der Transrapid nicht doch die günstigere Lösung gewesen wäre.

Wirtschaftlich betrachtet ist das Scheitern des Transrapid verkraftbar. Nicht das Schicksal von Siemens, nicht das von ThyssenKrupp und erst recht nicht das der deutschen Industrie hängt von seinem Erfolg ab. Wohl aber hätte es dem Innovationsstandort Deutschland gutgetan, wenn dieses Jahrhundertprojekt gelungen wäre.

Stattdessen hat sich erneut gezeigt, was Deutschland in industriepolitischer Hinsicht fehlt: Entschlossenheit und eine geschickte Verkäufe. Wenn diese Lehren aus dem Transrapid-Debakel gezogen werden, dann hat es vielleicht doch noch einen Sinn gehabt.

Kommentar

Weil die Briten den Volkswagen nicht für richtungsweisend hielten, ermöglichten sie es den Besiegten, ihn zu behalten und weiterbauen zu dürfen. Angeblich soll Heinrich Nordhoff aus Restteilen der Kriegsproduktion 90 Käfer zusammgebaut und dutzendweise in die Welt verschickt haben. Das Echo war überwältigend und der Beginn einer Erfolgsgeschichte. Damit gelang es, hierzulande erdachte Technik auch dem Land und seinen Menschen selbst zugute kommen zu lassen.

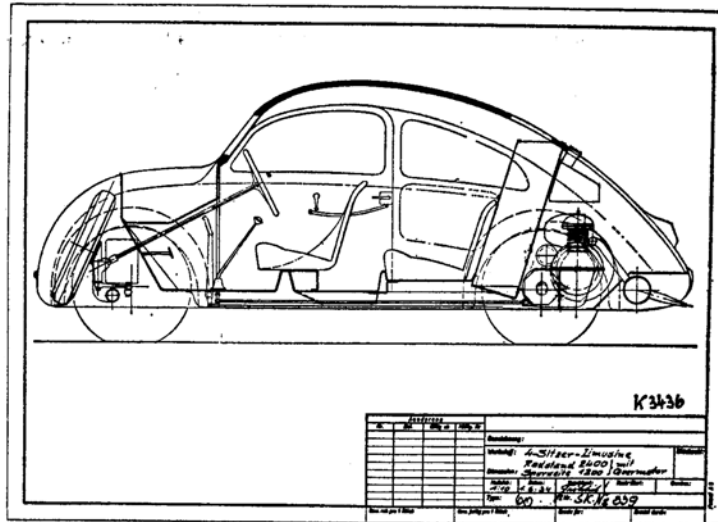
Dienstag, 17. Januar 1984, Nr. 14 / Seite 13

Die Idee des Käfers

Bericht aus der Vergangenheit

Eine Idee feiert Jubiläum. Vor genau 50 Jahren, am 17. Januar 1934, legte der bekannte Automobilkonstrukteur Professor Dr. Ferdinand Porsche im damaligen Reichsverkehrsministerium sein „Exposé betreffend den Bau eines deutschen Volkswagens“ vor. Weitere zwei Jahre arbeitete Porsche mit seinen Mitarbeitern unter fast abenteuerlichen Bedingungen in der eigenen Garage in Stuttgart an dem Bau die-

produzierte Automobil der Welt. Knapp 20,5 Millionen Fahrzeuge dieses Typs sind seit 1945 von den Bändern des VW-Konzerns gelaufen. „Und er läuft und läuft“ noch immer. Zwar ist die Produktion des Käfers längst in die ausländischen Werke in Brasilien und Mexiko verlagert worden, doch findet dieses Auto selbst in der Bundesrepublik nach wie vor seine Liebhaber. Von den 122 000 Fahrzeugen, die VW 1983



ses Volkswagens, der „ein vollwertiges, zuverlässiges und einfach zu handhabendes Gebrauchsfahrzeug“ werden sollte. 1936 verließen die ersten drei Prototypen dieses Volkswagens, von dem unser Bild die erste Konstruktionszeichnung zeigt, die Garage von Ferdinand Porsche. Der „VW Käfer“, mit dessen Erfolg die Geschichte und die Existenz der Volkswagenwerk AG in Wolfsburg über drei Jahrzehnte untrennbar verbunden gewesen sind, der den Aufbau dieses Unternehmens überhaupt erst ermöglicht hatte, war geboren. Inzwischen ist er das meist-

noch vom Käfer produziert hat, konnten allein in der Bundesrepublik noch fast 13 000 Stück verkauft werden.

Weit über 8 Millionen Käfer sind heute nach wie vor in aller Welt im Einsatz. Etwa 1,5 Millionen davon fahren auf deutschen Straßen. Der Siegeszug des Käfers ist indes Geschichte geworden. Nun hofft sein Nachfolger, der Golf, in die Fußstapfen des von Ferdinand Porsche einst konzipierten Autos zu treten. Immerhin sind inzwischen auch von ihm schon wieder rund 6,2 Millionen Fahrzeuge gebaut worden. Ke.

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

joerg.eigendorf@welt.de

Deutschlands Stärke hat 13

Gründe

In keinem Land der Erde sind mehr Weltmarktführer beheimatet als in Deutschland. Berater und Wissenschaftler sind auf der Suche nach dem deutschen Erfolgsgeheimnis. Wer genau hinschaut, findet deren mehrere.

Von Hermann Simon

Es war im Jahr 1986, als mich Harvard-Professor Ted Levitt, der den Ausdruck Globalisierung populär machte, fragte, warum die deutsche Wirtschaft im Export immer vorn mitspielt. In den 25 Jahren seither hat sich wenig geändert. Zehnmal waren wir in diesem Zeitraum Exportweltmeister. Auch 2011 brachte wieder einen neuen Rekord. Der Export, nicht die Binnennachfrage, ist für unseren Wohlstand und die niedrige Arbeitslosigkeit verantwortlich. Noch nie war das Interesse am „deutschen Modell“ so groß wie heute. Was sind also die Wurzeln unserer Wettbewerbsstärke?

Zwei Antworten seien vorangestellt. Erstens gibt es nicht die eine, alles erklärende Ursache. Und zweitens, es liegt nicht an den Großunternehmen. Die Vereinigten Staaten haben viermal und Japan hat doppelt so viele Fortune Global 500-Unternehmen wie Deutschland, sogar Frankreich hat mehr als wir. Die Hauptursache für den anhaltenden deutschen Exporterfolg liegt in der Stärke unseres Mittelstandes oder, präziser gesagt, der Elite des Mittelstandes, den sogenannten „Hidden Champions“. Seit 25 Jahren sammle ich die Namen dieser wenig bekannten mittelständischen Weltmarktführer. Meine globale Liste umfasst 2734 Unternehmen, von denen sage und schreibe 1307 aus Deutschland stammen. Die Hidden Champions stehen für gut ein Viertel der deutschen Exporte. Sie sind ein in der Welt einzigartiges Phänomen. Deutschland hat 16 Hidden Champions je eine Million Einwohner, in Frankreich sind es 1,1, in den Vereinigten Staaten 1,2, in Japan 1,7. Lediglich Österreich und die Schweiz weisen mit knapp 14 ähnliche Werte wie Deutschland auf. Warum gibt es bei uns so viele Hidden Champions? Bei dem Versuch, diese Frage zu beantworten, stoßen wir auf ein Bündel von Einflussfaktoren, die teilweise weit in die Geschichte zurückreichen und letztlich die deutsche Exportstärke erklären.

1. Historische Kleinstaaterei

Anders als beispielsweise Frankreich war Deutschland bis Ende des 19. Jahrhunderts kein Nationalstaat, sondern eine Ansammlung von Kleinststaaten. Jeder Unternehmer, der wachsen wollte, musste inter-

nationalisieren. Der Drang zur Internationalisierung steckt den deutschen Unternehmern im Blut und setzt sich bis heute fort. Sie beginnen viel früher und bei kleinerer Unternehmensgröße als ihre ausländischen Kollegen mit dem Export. Das ist der Nährboden, auf dem Hidden Champions und Exporterfolge gedeihen.

2. Traditionelle Kompetenzen

In vielen deutschen Regionen gibt es jahrhundertealte Kompetenzen, die ihr Licht bis in die Gegenwart werfen. So wurden im Schwarzwald seit je Uhren gefertigt, das erforderte hohe feinmechanische Kompetenzen. Schließlich gilt die Uhrmacherei als „the key machine of the modern industrial age“ (Lewis Mumford). Heute gibt es im Raum Tuttlingen am Schwarzwaldrand mehr als 400 medizintechnische Unternehmen, die aus dieser feinmechanischen Tradition entstanden sind, einige sogar direkt aus Uhrmachereien. Oder nehmen wir Göttingen. Wieso finden wir dort 39 Hersteller von Messtechnik, viele von ihnen Weltmarktführer? Die Erklärung liegt darin, dass die mathematische Fakultät der Universität Göttingen über Jahrhunderte führend war. Einige dieser Firmen gehen auf Prinzipien zurück, die Carl Friedrich Gauss entdeckte. Der frühere Siemens-Vorstand Edward Krubasik sagt dazu: „Deutschland nutzt die Technologiebasis, die bis ins Mittelalter zurückgeht, um im 21. Jahrhundert erfolgreich zu sein.“

3. Herausragende Innovationskraft

Nehmen wir als Indikator der Einfachheit halber die vom Europäischen Patentamt gewährten Patente. Dann hat Deutschland je Kopf mehr als doppelt so viele Patente wie Frankreich, viermal so viele wie Italien, fünfmal so viele wie Großbritannien und 18-mal so viele wie Spanien – von Portugal (56-mal so viele) und Griechenland (110-mal so viele) ganz zu schweigen. Lediglich die Schweiz und Schweden liegen in den Pro-Kopf-Patentzahlen noch vor uns. Unsere Innovationskraft ist im europäischen Kontext herausragend und kann sich auch im globalen Maßstab sehen lassen.

4. Starke Produktionsbasis

Anders als beispielsweise Großbritannien und die Vereinigten Staaten hat Deutschland seine Produktionsbasis erhalten. Während dies bis vor kurzem als rückständig galt, werden wir heute dafür bewundert. Die Korrelation zwischen Produktionsbasis und Leistungsbilanzsaldo ist mit 79 Prozent extrem hoch. Deutschland mag in diesem Sinne zwar altmodisch sein, aber ist nicht zuletzt deswegen im Export erfolgreich.

5. Entwicklung der Lohnstückkosten

Die deutschen Exporte profitierten in den letzten zehn Jahren massiv von der günstigen Entwicklung der Lohnstückkosten. Diese sind von 2002 bis 2010 mit Ausnahme der Krisenjahre 2008/9 nur moderat gestiegen oder sogar gefallen, während sie im Euroraum insgesamt um 22

Prozent und in Frankreich um 26 Prozent anstiegen. Der Anstieg in Deutschland betrug hingegen nur 6 Prozent.

6. Scharfe Konkurrenz

Michael Porter hat auf die enge Korrelation zwischen scharfer interner Konkurrenz und dauerhafter internationaler Wettbewerbsfähigkeit hingewiesen. Ein Drittel der Hidden Champions sehen ihre schärfsten Wettbewerber in Deutschland, oft sogar in regionaler Nähe. Die harte interne Konkurrenz trägt entscheidend zur Export- und Wettbewerbsstärke deutscher Unternehmen bei.

7. Made in Germany

Aus dem 1887 von den Engländern als Zeichen für minderwertige Qualität gedachten „Made in Germany“ ist heute genau das Gegenteil geworden, ein Gütesiegel erster Klasse. Es besteht kein Zweifel, dass „Made in Germany“ und die dahinterstehende Qualität wesentlich zum anhaltenden deutschen Exporterfolg beitragen.

8. Industriecluster

Dazu zählen traditionelle Cluster wie etwa für Schneidwaren in Solingen, Wälzlager in Schweinfurt, Schließtechnik in Velbert oder Bleistifte in Nürnberg. Andere, wie das Ventilatorencuster in Hohenlohe, das Interfacecluster in Ostwestfalen, das Isoliergefäßcluster in Wertheim oder das Windenergiecluster in Norddeutschland sind jüngeren Ursprungs. Solche Cluster versammeln höchste Kompetenz weltweit in einer Region und fördern Höchstleistung.

9. Unternehmercluster

Neben den branchenbezogenen Industrieclustern finden wir eine andere Art von Konzentration, die ich Unternehmercluster nenne. Häufig gibt es in enger Nachbarschaft mehrere Hidden Champions, die nicht in der gleichen Branche tätig sind, also keinem Industriecluster angehören. Windhagen im Westerwald hat 4260 Einwohner und drei mittelständische Weltmarktführer: Wirtgen bei Straßenfräsen, JK bei professionellen Sonnenbräunern und Geutebrück bei Überwachungssystemen. Ähnliches beobachtet man quer durch die Republik in Neutraubling in Niederbayern, in Künzelsau, in Haiger in Hessen, in Oberkochen auf der Ostalb oder in Verden an der Aller, um nur einige Orte mit Hidden Champions-Clustern zu nennen. Was geht hier vor? Die Erklärung liegt in einem sozialen Ansteckungsprozess. Anders als beim Industriecluster ist das Verbindende nicht die Branche, sondern das soziale Netzwerk, das Inspiration liefert, einem Erfolgreichen nachzueifern. Deutschland ist viel unternehmerischer als wir vermuten.

10. Regionale Streuung

In den meisten Ländern dieser Welt ist die Intelligenz an einem Ort, in der Regel in der Hauptstadt, konzentriert. Wenige Länder sind so dezentral strukturiert wie Deutschland. Selbst auf dem Lande findet man bei uns überall Weltklasseunternehmen. Ich halte diese regionale Streuung für einen enormen Vorteil. Selbst in den neuen Bundesländern sind mittlerweile 45 Hidden Champions entstanden.

11. Duale Berufsausbildung

Dieses in der Welt einmalige System wird regelmäßig als eine der wichtigsten Ursachen der deutschen Wettbewerbsstärke genannt – mit Recht. „Deutschland steht sehr gut da“, heißt es in einer Studie der OECD zur beruflichen Bildung aus dem Jahre 2010. Dem ist nichts hinzuzufügen, außer vielleicht, dass immer mehr Länder versuchen, das deutsche System nachzuahmen.

12. Geostrategische Mittellage

Selbst in Globalia, der globalisierten Welt der Zukunft, existieren Distanzen und Zeitzonen. Deutschland hat in dieser Hinsicht eine einzigartige Mittellage. Wir können innerhalb normaler Bürozeiten mit Japan und Kalifornien telefonieren. Zwischen Amerika und Asien geht das nicht, da die Zeitunterschiede zehn bis zwölf Stunden betragen. Auch unsere Reisezeiten in die wichtigsten Geschäftszentren der Welt sind kürzer als diejenigen, die Asiaten oder Amerikaner auf sich nehmen müssen. Selbst innerhalb Europas liegen wir zentral. Das sind Vorteile, die mit zunehmender Globalisierung an Gewicht gewinnen.

13. Mentale Internationalisierung

Stets erforderte internationales Geschäft eine kulturelle Horizonterweiterung. „Die beste Sprache ist die Sprache des Kunden“, sagte schon Anton Fugère. Unter den großen Ländern liegt Deutschland in der mentalen Internatio-

nalisation mit Abstand vorne. Kleinere Länder wie die Schweiz, die Niederlande oder Schweden sind allerdings noch weiter.

Natürlich gibt es weitere Erklärungen. So werden oft typisch deutsche Tugenden wie Gründlichkeit oder Pünktlichkeit angeführt. Unsere Analyse belegt, dass der globale Erfolg deutscher Unternehmen, nicht auf eine einzelne Wurzel zurückgeht, sondern aus einem komplexen Bündel teilweise interagierender Ursachen entsteht. Und eine weitere wichtige Einsicht besteht darin, dass diese Ursachen nur schwer imitierbar sind.

Hermann Simon versucht, wissenschaftliche Erkenntnisse und praktische Notwendigkeiten zu verbinden. Er ist Aufsichtsratsvorsitzender der Beratungsgesellschaft Simon Kucher & Partners. Der Artikel ist ein Exzerpt aus seinem neuen Buch „Hidden Champions – Aufbruch nach Globalia“ (Campus-Verlag).

Im Streit um Zusatzkosten für das umstrittene Bahnprojekt zeigt sich der designierte Rathauschef unnachgiebig. Sollte die Bahn dennoch Forderungen stellen, will er erneut die Bürger abstimmen lassen.



Foto: dpa/d

Stuttgarts designierter Oberbürgermeister Fritz Kuhn (Grüne) warnt die Bahn davor, mehr Geld für den Bau des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 von der Stadt zu fordern

WEITERFÜHRENDE LINKS

Bahnhofneubau: Wer zahlt für die "Todesfalle" Stuttgart 21?

Rezzo Schlauch: "Bürgerliches Lager steht Grün näher als der Union"

"Über Ideen": Die Lösung liegt auf der Hand, lieber Fritz Kuhn

Stuttgart 21: Bahn muss neue Kostenrechnung vorlegen

Der designierte Stuttgarter Oberbürgermeister Fritz Kuhn schließt Nachzahlungen der Stadt für den Bau des umstrittenen Bahnprojekts Stuttgart 21 aus und droht mit einem erneuten Bürgerentscheid.

"Die Bahn hat immer erzählt, Stuttgart 21 sei das bestgeplante Projekt aller Zeiten. Wenn schon jetzt das Geld knapp wird, bevor es mit dem Bau überhaupt richtig losgeht, ist das deren Problem", sagte der Grünen-Politiker dem Nachrichten-Magazin "Spiegel". "Für Planungsfehler der Bahn werden wir keinen Cent bezahlen: Mir gäbet nix."

Falls die Bahn trotzdem Forderungen stelle, sollten "die Bürger selbst entscheiden, ob sich die Stadt weiter beteiligen soll", sagt er. "Dann gibt es einen Bürgerentscheid."

Kuhn kündigte darüber hinaus eine massive Regulierung des Autoverkehrs in der staugeplagten Landeshauptstadt an. "Ich werde dafür sorgen, dass jeder Parkplatz in der Innenstadt Geld kostet", sagt Kuhn dem Magazin. "Auch Porsche-Fahrer können mal mit der Stadtbahn fahren."

Kuhn droht mit Bürgerentscheid zu Stuttgart 21

DIE WELT

30. OKT. 2012, 10:43

.1ABG.



MITTWOCH, 26. SEPTEMBER 2012

Experten tagen im Jugendheim

Magnetschwebetechnik steht im Fokus

HALVER • Das Projekt „Magnetschwebebahn“ wurde in Deutschland offiziell ad acta gelegt. Dennoch gibt es weiterhin zahlreiche Verfechter dieser Technik, die auf den räderlosen Antrieb setzt. Einige Experten auf diesem Gebiet werden am Samstag, 29. September, in Halver zu Gast sein: Friedrich Wilhelm Kugel von der Schleifkottenbahn GmbH und Horst Severin, ein Unterstützer der Magnetschwebetechnik, laden ab 15 Uhr im Jugendheim zu einer Tagung mit Gästen aus ganz Deutschland und den Niederlanden ein.

So wird unter anderem Dr. Wulf Rumpel, stellvertretender Vorsitzender der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (GFM), zu Gast sein. Zudem sollen die Möglichkeiten der Integration des Transrapid in die bestehende Verkehrsinfrastruktur erörtert werden. Zur etwa zweistündigen Tagung sind auch interessierte Bürger eingeladen, die sich natürlich nicht nur über die Magnetschwebetechnik, sondern auch über die Schleifkottenbahn informieren wollen. • zach

Halver

WR Nr. 220 | RLP.H

KOMPAKT

Donnerstag, 20. September 2012 *Namen und Nachrichten*

Magnetbahntechnologie Thema auf Tagung

Halver. Die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie hält am Samstag, 29. September, eine Tagung in Halver ab. Sie beginnt um 15 Uhr im Jugendzentrum. Dabei wird Friedrich Wilhelm Kugel von der Schleifkottenbahn auch das Konzept des Schienentaxis vorstellen. Außerdem geht es um die mögliche Einbindung des Transrapids in die Verkehrsinfrastruktur. Gäste sind zu dieser Veranstaltung herzlich willkommen.

Herrn Dr Wulf Rumpel
Am Toberbusch 19
D- 21255 Tostedt

Horst Severin
Am Mühlengrund 41
588553 Halver

Halver den 30.08. 2012

Sehr geehrter Herr Dr Rumpel!

Noch einmal eine detaiierte Erläuterung des Programmes wie ich mir den Ablauf Ihres Besuches in Halver vorstelle. Herr Kugel möchte jetzt möglicher Weise den Ablauf auf eine größere Basis stellen. Bitte melden Sie sich bei mir

Programmablauf am Freitag den 28.09.2012

Zu 1. Ankunft der Gäste in Halver bei Severin am Mühlengrund 41

Zu 2. Gemeinsamer Imbiß bei Severin

Zu 3. Einschek im Hotel Halvara

Zu 4. Bei Vorzeitiger Ankunfl erste Fahrt im Schienentaxi

Zu 5. Ab etwa 20 Uhr gemutlicher Abend im Hotel mit anderen geladenen Gästen und gutem Essen

Zu 6. Spätere Ankunft von Familie Dittmer

Programm von Samstag den 29.09.2012

Zu 1. 9.30 Uhr gemeinsames Frühstück im Hotel

Zu 2. 11.00 Uhr Fahrt für die später angereisten im Schienentaxi

Zu 3. 12.30 oder 13.00 Mittagessen in der Gaststätte Neustadt

Zu 4. 15.00 Uhr Konferenz im Saal des Jugendheim am Jugendheimplatz zirka 2 Stunden

Zu 5. gegen 17.00 Uhr Ende der Konferenz.

Mit freundlichen Grüßen
Horst Severin

Neue Verkehrstechnologien

Fachseminar am Samstag im Jugendzentrum

Von Elke Teipel

WR 03.10.12

Halver. Sie kommen aus allen Regionen, ihr Engagement kennt keine Grenzen. Sie haben ihr Ziel klar vor Augen: Innovative zukunftsweisende Verkehrslösungen und die Vernetzung von Verkehr. Dabei setzen sie auf die Magnetschwebetechnologie, Stichwort Transrapid. Im Jugendzentrum Halver informierten am Wochenende Mitglieder verschiedener Vereine und Stiftungen, welche Wege sie beschreiten. Horst Severin vom Bergisch-Märkischen Eisenbahnverein hatte den Kontakt angebahnt. Er hatte das Treffen gemeinsam mit Friedrich-Wilhelm Kugel von der Schleifkottenbahn organisiert. Aus dem hohen Norden reisten Vorstandsmitglieder der Gesell-

schaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid e.V. ins Sauerland, aus den Niederlanden kamen Vertreter der Stiftung Freedom of Mobility, aus der heimischen Region begrüßten Kugel und Severin den Unternehmer Walter Back. „Wir wollen die Ideen aus den Regionen zusammenbringen und die Initiative ergreifen, um der Politik Lösungen für den Verkehr anzubieten“, sagte Friedrich-Wilhelm Kugel. Beifall aus den Reihen für sein Projekt Schienentaxi. „Das ist ganz toll“, lobten die Teilnehmer nach einer Probefahrt „die Entwicklung eines innovativen Verkehrssystems“. Zwischenzeitlich war auch Bürgermeister Dr. Bernd Eicker bei der Veranstaltung zu Gast. Er richtete ein Grußwort an die Teilnehmer.



Die Teilnehmer der Transrapidtagung im Jugendzentrum mit Organisator Horst Severin (4.v.r.).

FOTO: ELKE TEIPEL

Sehr geehrte Damen und Herren, ich danke Ihnen für die Bereitschaft, hier und heute gemeinsam über zukünftige Verkehre nachzudenken.

Dazu zunächst ein paar **Fakten**: Jeder zweite Deutsche fährt einen Personenwagen, vorzugsweise der gehobenen Mittelklasse. Es bewegen sich also 43 Mio. Autos auf unserem Straßennetz. Und das merkt man auch jeden Tag neu, verstopfte Autobahnen, Staus, Unfälle, sie kennen das. Und trotzdem, trotz steigender Kraftstoffpreise, verschiedenster staatlicher Abgaben, Blitzkästen und Appellen an das schlechte Gewissen, setzen die Menschen weiterhin bei ihrer Mobilität ganz auf das Auto. Warum machen wir das?

Ich **vermute**, weil für uns eine selbstbestimmte, individuelle, jederzeit verfügbare, im Vergleich schnelle und mit bestimmtem Prestige ausgestattete Mobilität ein bedeutsames Stück Lebensqualität darstellt, auf die wir keinesfalls verzichten wollen.

Dabei gibt es **Verbesserungsvorschläge** aus Politik und Wissenschaft: Der Bundesverkehrsminister denkt über Radwege und Leihräder nach, die Parteien über Mehrfachnutzung gemeinsamer Autos, wer denkt da nicht an Politiker, die mit dem Fahrrad ins Parlament fahren wollten, und Stadtgemeinden die irgendwo stehengelassene Sammelwagen im Stadtgebiet wieder zurückholen müssen. Die Stadt Hamburg will mehr Busse. Die aber würden die Innenstadt weiter verstopfen und erfahrungsgemäß halbvoll umherfahren. Viele von uns bejahen den eingängigen Slogan "Güter auf die Bahn", wären aber unangenehm überrascht wenn sie Ihr langersehntes IKEA-Möbel am entlegenen Güterbahnhof abzuholen hätten oder ein bestimmtes Produkt nicht rechtzeitig zur Stelle wäre. Güter reisen auf der Bahn mit 6 km/h, das dauert. Die staatlicherseits unterstützte Einführung des Elektroautos - 1 Mio./Jahr werden angestrebt - damit wiederholt sich der Aktionismus beim Transrapid. Erst wird gefördert und dann fehlt der Mut zu weiteren notwendigen Schritten für ein ganzheitliches System. Nun steht der TR09 in Lathen auf Abruf herum, ebenso wird es den reichweitenbegrenzten Elektroautos mit ihren langen Batterieladezeiten ergehen. Da steht nur noch ein weiteres System in der Garage und wartet auf bessere Zeiten.

Weil das nun so ist, fahren wir alle ein Auto, das für den Urlaub gerade reicht, aber für den alltäglichen Verkehr zu groß ist, verbrauchen sich ständig vertuernde Ressourcen und nehmen die Dauerbehinderungen als naturgegeben hin.

Ich denke, Sie merken schon, partielles **rummurksen**, ein bißchen hier - ein bißchen da, hilft nicht mehr weiter, der Einbau eines Porschemotors macht aus einem Kleinwagen keineswegs einen Rennwagen und ein futuristischer Aufbau auf der Technik von Nürnberg-Fürth noch keinen Schnellverkehrszug. Erforderlich ist es, das gesamte Verkehrsgeschehen auf den Prüfstand zu stellen, in seinen einzelnen Bestandteilen auf Zukunftsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Angemessenheit zu überprüfen und zu einer schrittweise sich entwickelnden, ganzheitlichen Neuorientierung zu kommen. Lassen sie mich an zwei Beispielen darstellen, wie demnach in etwa das Reisen in naher Zukunft aussehen müßte.

Fall 1

Sie wollen von Halver in den Spreewald reisen, dorthin, wo der Briefträger per Boot kommt, und den wohlverdienten Urlaub verbringen. Dazu nehmen Sie ihren staatlich geförderten Elektrosmart, beladen ihn mit Ihrer Ehefrau und ihren statistischen 1,28 Kindern, zwei Koffer gehen auch noch rein und fahren zum nächsten überregionalen Knotenpunkt nach Wuppertal. Dort stellen sie Ihr Fahrzeug in eine Bucht quer auf den Bahnsteig und fahren nach dem Einschweben des Zuges durch eine vor ihrem Stellplatz sich öffnende Seitentür hinein. Das Auto muß nicht gesondert befestigt werden, Sie können im Auto sitzenbleiben, sich ihren Angehörigen widmen, ungestört Zeitung lesen oder im Zug herumgehen, denn bei der Magnetschnellbahn gibt es keine störenden Querschleunigungen. Sie reisen ruhig, individuell und schnell. Nach 1 Stunde Fahrt erreichen Sie Frankfurt/Oder, verlassen durch die gegenüberliegende Tür den Zug und fahren mit nachgeladenen Batterien entspannt ihrem Ziel entgegen. Heutige Reisezeit für ca. 500 km etwa 6-8 Stunden, allerdings ohne Umsteigen, Verspätungen, Ausfall der Klimaanlage, gebrochene Achsen, Räder usw.

Fa11 2

Zum längst überfälligen Besuch bei der Verwandtschaft in der Nähe benutzen Sie bei gutem Wetter einen Elektroroller. Damit fahren Sie zum Regionalknoten Halver, steigen in einen Regiozug oder Niederflurbus nach Wuppertal, zusammen mit ihrem Roller. Dort angekommen rollen Sie weiter oder steigen auf die Magnetschnellbahn um, je nach Wohnort Ihrer Lieben. In ähnlicher Weise könnte auch der tägliche Einkauf geschehen.

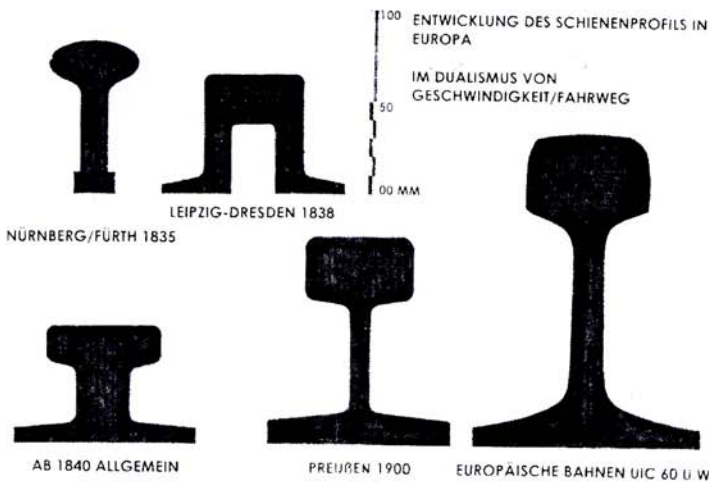
Das **Konzept** eines vernetzten und integrierenden Verkehrssystems beruht also auf seinem Angebot, sich je nach Bedarf und Mobilitätsausstattung beliebig einklinken zu können und damit Ihr Fahrzeug durch Assistenzsysteme sowohl für die Kurz- als auch die Langstrecke, für Einkauf oder Urlaub, ertüchtigen zu können. Sie verfügen über situationsgerechte, angepaßte Mobilität.

Derzeit **vorhandene** Verkehrsträger könnten dabei zunächst übernommen werden, Voraussetzung ist allerdings, daß sie genügend flexibel, effektiv und schnell sind. Die Einbindung und Bündelung vorhandener Trassen von Autobahnen, Gleisanlagen oder Hochspannungen erspart weiteren Landschaftsverbau. Man fragt sich wirklich, warum wir damit nicht schon längst angefangen haben.

Um verkehrsmäßig **weiterzukommen**, dürfte letztlich entscheidend sein, inwieweit wir alle innerhalb unseres politischen Systems willens und in der Lage sind, unsere Interessen den politischen Eliten klar zu machen, ganz klar zu machen!

Ein **Anfang** könnte sein, sich von dem hierzulande immer noch von interessierter Seite geförderten Irrglauben zu befreien, ein richtiger Zug müsse gehörig Krach machen und unbedingt Räder aus Eisen haben. Als ich in einer Diskussion die Frage stellte, warum eigentlich LKW nicht auf Felgen über die Autobahn rollen würden, wurde mir mit Erstaunen geantwortet, das ginge doch nicht. Aber die ununterbrochen angepriesene Eisenbahn macht das die ganze Zeit, seit dem 7. Dezember 1835 und daran wird sich nichts ändern. Ich danke Ihnen.

DR.-ING. W.H.RUMPEL



AA 02.10.2012

Gegenbesuch aus der Freien und Hansestadt

Expertengruppe diskutiert am Samstagvormittag im Jugendzentrum / Hamburger von Schleifkottenbahn beeindruckt

HALVER • Expertenbesuch in der „Stadt im Grünen“ aus Hamburg, Erfurt und den Niederlanden: Die Initiativgruppe „Schleifkottenbahn“ um Friedrich-Wilhelm Kugel und Horst Severin begrüßten am Samstagvormittag Vertreter der „Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnik – Transrapid“ im Jugendheim.

Im Zuge eines Gegenbesuches – nachdem im Vorjahr die Halveraner in Hamburg zu Gast waren – traf man sich, um über die neuesten Techniken und deren Einsatzgebiete im Bereich des Bahnverkehrs zu diskutieren. Ebenfalls angereist waren zwei Vertreter der niederländischen Stiftung „freedom for mobility“, die ihrerseits aktuelle Schienenverkehrsprojekte aus dem Nachbarland präsentieren. Zudem hielt Walter Back vom Büro für Umwelttechnik aus Stockstadt einen Vortrag über die

vertretender Vorsitzender der Hamburger Gesellschaft, zeigte sich erfreut und lobte die Schleifkottenbahn als „tolles Erlebnis“. Zusammen mit seinen Kollegen Horst Wieting und Harald Naglatzki, der extra aus Erfurt angereist war, setzt sich der Verein für die Fortführung und Weiterentwicklung der Transrapid-Technik ein. Diese hatte zwar bereits 1991 vom Bundesbahnenamt die Einsatzreife erteilt bekommen, kam jedoch, trotz mehrerer bundesweiter Streckenplanung, nach einem schweren Testunfall 2006, nie zum Einsatz. Allgemein gelte die Transrapid-Technik, im Vergleich zur Rad-Schienen-Konstruktion, als sicherer.

Im kommenden Jahr ist ein Besuch des Dresdener Helmholtz-Institutes angedacht. Dort wird seit kurzer Zeit an einem Nachfolgeprojekt, aufbauend auf der Magnettechnik, geforscht. • bf

Am Jugendheimplatz tauschten die Experten Informationen zur neuesten internationalen Bahntechnik aus. • Foto: Finger

„Hochbahn-Vielzweck-Trasse“. Dabei sollen zukünftig Energieressourcen wie Gas, Wasser und Strom quer durch Deutschland einfach und günstig zu transportieren sein. Bereits am Abend zuvor und am Samstagvormittag hatten die Gäste die Möglichkeit, das Heimatmuseum zu besuchen und per Schienentaxi auf der Schleifkottenbahn von Oberbrügge nach Halver zu fahren. Dr. Wulf Rumpel, stell-

Protokoll

Am 29. September 2012 fand in Halver, im Märkischen Kreis Nordrhein-Westfalens die **Zweite Verkehrskonferenz**, mit dem Ziel der Ausarbeitung zukünftiger und ganzheitlicher Verkehrskonzeptionen, statt.

Teilnehmer stellten die

- Schleifkottenbahn GmbH (SKB, www.schiennentaxi.com), die auch Gastgeber war,
- der Vorstand der holländischen Stiftung Foundation Freedom of Mobility, (twitter.com/Stichtingfrom),
- das Büro für Umwelttechnik, (www.wb-ideen.de),
- das Aktionsbündnis Aggertalbahn AAB,
- die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (GFM, www.pro-transrapid.org), und
- eine interessierte Öffentlichkeit aus der Region sowie Vertreter der Presse.

Zu Beginn begrüßte der Bürgermeister der Stadt Halver, Herr Dr. B. Eicker die Teilnehmer, betonte die bisherige Unterstützung seitens der Stadt für das SKB-Projekt, wenn auch wegen der angespannten Lage in seinem Bundesland mehr im ideellen denn im finanziellen Bereich, erklärte aber seine Bereitschaft zu weiterer Zusammenarbeit im Rahmen der genannten Zielsetzung.

In einem Vortrag von Friedrich W. Kugel, des Geschäftsführers der SKB, sie betreibt auf einer Normalspurstrecke als „Versuchsanlage in privatem Besitz“ das Schientaxi, welches von dem gemeinnützigen Verein Bergisch-Märkische-Eisenbahn e.V. (BME) und einem Konsortium mehrerer heimischer Firmen gebaut und unterstützt wird, stellte dieser in einem Film die bereits geleisteten Vorarbeiten vor und setzte sich für eine Herauslösung und Rückübertragung nicht genutzter Bahntrassen an den Bund ein. Dies würde deren Weiterverwendung durch alternative Verkehrsstrategien erleichtern, weil damit nationales Eigentum nicht kurzgedachter Restverwertung seitens der Deutsche Bahn AG anheim fiele, sondern durch Pacht vom Bund zur sinnvollen Weiternutzung, auch als Modul des angestrebten Wandels, gepachtet werden könnte. Geplant ist die Zupachtung weiterer 2 km Bahnstrecke im Umfeld Halvers. Diesen Ausführungen schloß sich Joachim R. Fischer, Leiter der AAB, inhaltlich an.

Wouter van Gessel, Chairman der FFM und Kees van Welsenis stellten ihr bereits auf die vorhandene holländische Verkehrsinfrastruktur abgestimmtes Verkehrskonzept in Karten und Plänen vor. Dieses sieht die Verknüpfung eines persönlichen Fahrgerätes, wie bisher in Holland traditionsgemäß das Fahrrad, mit einem auf die zurückzulegenden Reiseentfernungen abgestimmten Netz verschiedenster Assistenzverkehrssysteme vor, die die Reichweite dieser und danach auch elektrisch verstärkter Fahrräder umfassend erweitern würden. Sie legten dazu auch Entwürfe entsprechend ausgestatteter und möblierter Magnetschnellbahnzüge vor.

Dr. Wulf Rumpel, stellvertretender Vorsitzender der GFM, analysierte die derzeitige Situation des Verkehrswesens in Deutschland, die von 43 Mio. Pkw, weiterem Rückgang des Frachtaufkommens der Bahnen, Überlastung des Straßennetzes und administrativer Ziellosigkeit staatlicher Gremien negativ gekennzeichnet bleibt. Er bedauerte die immer noch nicht aufgehobene Stilllegung der TVE in Lathen, die mit ca. 1,5 Mrd. öffentlich gefördert worden war und einsatzreif zur Verfügung steht und hält in der euphorischen Propagierung der E-Mobilität unserer Tage einen ähnlichen Fehler für unausweichlich. Er bekräftigte die Ausarbeitungen der Holländer und präziserte in zwei Fallanalysen die Vorstellungen zukünftiger vernetzter und integrierender Mobilitätsangebote, für die er ein schlüssiges und zukunftsorientiertes Gesamtkonzept einschließlich weiterführender Techniken wie die MSB einforderte. Unterstützt wurde er von Dipl.-Math. Michael Dittmer, Mitglied des Vorstandes GFM, der auch ein [3D-Video](#) vom [Transrapid TR09](#) zeigen konnte.

Der Vortrag des Herrn Back, Vorsitzender des BfU, stellte im Kern eine Gemeinschaftsaktion engagierter Bürger zur Bündelung von Verkehr, Energietransport und elektronischer Kommunikation auf den bereits vorhandenen unterschiedlichsten Trassen vor, die mit der Bündelung in einem multifunktionalen Fahrweg, ähnlich dem in Lathen vorgestellten Bögl-Träger in der Form eines modifizierten Kastenträgers aus Leimschichtholz, ein wichtiger Bestandteil der zukünftigen Verkehrsabwicklung sein wird. Dieser würde weiteren Landschaftsverbau verhindern, Raumordnungsverfahren vereinfachen und Widerstandsaktionen seitens einer besorgten Öffentlichkeit vermeiden.

Die thematische Tagesordnung schloß Harald Naglatzki, Schriftführer der GFM, mit einer kurzen Gegenüberstellung verschiedener Presseerzeugnisse jüngster Zeit, mit technisch-wissenschaftlichem Anspruch und stellte deren Unfähigkeit heraus, eingefahrene Geleise auch nur andeutungsweise in Richtung zukünftiger Herausforderungen zu verlassen. Symptomatisch für sie aber auch unsere politische Klasse speziell erschien ihm dabei auch einmal mehr die Ziel- und Planlosigkeit im Umgang mit dem so hoffnungsvoll begonnenen, für die neuen Bundesländer so eminent wichtigen Projektes, Cargo-Lifter.

In seinem Schlußwort betonte Horst Severin die Bedeutung fortschrittlicher Technologien in Wirtschaft, Forschung und Produktion insbesondere für den Standort Deutschland und begrüßte es, daß wichtige Spitzenleistungen wie Magnetschnellbahn, Brennstoffzelle oder E-Mobilität zunehmend als Teil eines zu entwickelnden Ganzen gesehen würden.

Nach einem abschließendem allgemeinen Gedankenaustausch und der Verteilung der Aufgaben und Vorarbeiten im Hinblick auf das nächste Treffen, galt der Dank aller Teilnehmer dem engagierten Wirken des Moderators Horst Severin und Gastgeber Friedrich W. Kugel, dessen Leistungen und Gedankenanstöße in dieser für unser Land so wichtigen Sache, zusammen mit der Fahrt am Vortag im Schienentaxi, allen Beteiligten richtungsweisende Impulse vermittelt haben.

DR.-ING. WULF H. RUMPEL



Good Morning Kees,
good morning Wouter,

Mf. Kugel has invited Wulf and me and the other participants of our meeting from May 15th to visit him to experience his Schienentaxi on the test track on Saturday, 29th of September at Halver.

We plan to come on Friday evening. I will bring my family there. If you are interested to this meeting, Horst Severin would like to organize Hotel reservation. Please let me know. It would be a nice occasion to see us again.



Vertane Vorteile des Transrapid zum ICE. Vortrag zum Thema Transrapid. Die angegebene Daten sind aus der Broschüre Hochtechnologie für den Flug auf Höhe 0, von Transrapid International! Aus Zeitungsartikel der dreißiger Jahren aus dem Archiv von Herrn Hugenberg. Zusammengestellt von Horst Severin.

Vielen Menschen ist nicht bewußt welche geniale Verkehrstechnologie man in Deutschland vergewahrt hat. Meine Transrapidfreunde in Norddeutschland und ich versuchen gegen diese Fehlentscheidung, den Transrapid nicht in die deutsche und europäische Verkehrsinfrastruktur zu integrieren rückgängig zu machen. Die Gründe dafür möchte ich nun erläutern.

Zu Punkt A Es ist eine Tatsache, das sich die Europäischen Staaten auf die Rad und Schienentechnologie festgelegt haben. man glaubt auf innerdeutschen Langstrecken und Europäischen Mittelstrecken dem Flugzeug Paroli bieten zu können. Dazu hat man das in Anführungsstrichen Hochgeschwindigkeitssystem ICE, in Deutschland, in Frankreich, den TGV und in Japan den Shinkansen entwickelt. Man ist mit dem TGV in Frankreich die Geschwindigkeit von über 500kmh gefahren und alle haben diese französische Leistung bewundert. Was man aber verschwiegen hat ist, das der Fahrtraht und die Schienen erneuert werden mußten. So das man sagen kann das bei 300bis 350 kmh bei Rad und Schiene die absolute Grenze von Geschwindigkeit und Wirtschaftlichkeit erreicht ist. Aber nicht so beim Transrapid.

Anzumerken ist, dass sich bei, der Rad und Schienentechnik höherer Verschleiß und dadurch eine große Wartungsintensität ergibt. Durch höheren Energieverbrauch ergeben sich insgesamt höhere Betriebskosten gegenüber der Magnetbahntechnologie.

Beim Punkt B möchte ich erläutern warum es wichtig ist die Magnetbahn in die deutsche und europäische Verkehrsinfrastruktur zu integrieren. Wir haben schon heute auf unseren Straßen erhebliche Verkehrsprobleme, verstopfte Straßen und Autobahnen. Auf ihnen sieht man bis zum Horizont fahrende LKW, die eine nicht zu unterschätzende Gefahr für die PKW darstellen. Zwar versucht die Bundesregierung dieses Desaster auf den Autobahnen durch den Ausbau von drei Spuren zu entflechten doch das scheint offensichtlich nicht zu gelingen.

Nur ist es so, das wir uns dieses Vergnügen von privater Mobilität auf die Dauer nicht mehr leisten können. Zu einem durch die immer teurer werdenden Spritpreise Voraussichtlich wird sich der Flugverkehr bis zum Jahr 2020 verdoppeln, aber auch die Kerosin preise werden sich verteuern. Das wird zur Folge haben, das es sich auf Dauer nicht mehr jeder leisten kann zu fliegen. Auch auf die Tatsache, das die Ölressourcen ihr Vörderlimit überschritten haben. Tatsache ist, das bei der Förderung in Saudi - Arabien 40% Wasser hochkommen das am Vörderlimit am (Öl) verloren geht. Wir werden dazu übergehen müssen den inner deutschen Kurzstrecken und europäischen Mittelstreckenverkehr einzuschränken oder sogar einstellen müssen. Dadurch werden sich die Kapazitäten bei der Bahn erhöhen. Auch beim Güterverkehr gibt es heute auch schon Engpässe, durch gemischtem Personen und Güterverkehr im Regionalbereich., da auf Hochgeschwindigkeitsstrecken beim ICE, kein Güterzug fahren kann. Dadurch sind auch die Verspätungen zu erklären.

Punkt C Durch diese Argumente ergibt sich die Einführung der Magnetbahn Transrapid in die deutsche und europäische Verkehrsinfrastruktur, als wichtiges Argument heraus. Nur die Magnetbahn kann zukünftig diese gesteigerte Kapazitäten der Bahn entlasten. Der Transrapid ist auf Mittelstrecken durch Geschwindigkeiten bis zu 500 kmh in der Lage, bis zu 1000 km Entfernungen gegenüber dem Flugzeug zeitlich ebenbürtig, auf einer wirtschaftlich günstigeren Ebene auch gegenüber der Bahn die Fahrgäste zum Ziel zu bringen. Wir werden das nachher auf einer Graphik sehen. Durch die kürzeren Fahrzeiten benötigt man weniger Wagensektionen.

Auch ist der Energieverbrauch geringer gegenüber der Bahn geringer.

Wenn wie hier auf der Graphik zu sehen, ein ICE bei gleichem Energieeinsatz 300kmh fährt schwebt der Transrapid mit 400 kmh über seinen Fahrweg. Das macht, wie zusehen ist beim ICE 51 Wattstunden pro Sitzplatz Km aus, bei 300kmh. Beim Transrapid sind es bei Tempo 400 kmh 52 Watt. Dementsprechend ist auch beim Transrapid wenn beide 300 kmh fahren wie hier zusehen ist der Verbrauch um 1 drittel niedriger, was 34 Watt pro Sitzplatz km ausmacht.

Der Transrapid entwickelt auch weniger Verschleiß. Darum sind die Instandhaltungskosten beim ICE (Fahrzeug) bei einer Geschwindigkeit von 250 kmh pro Sitzplatz km. 0,48 Cent angegeben. Beim Transrapid nur 0,19 Cent bei einer Reisegeschwindigkeit von 450kmh. pro Sitzplatz km.

Die Instandhaltungskosten beim Fahrweg, von 100% für den ICE betragen 1,29 Euro Bei 250 kmh pro Sitzplatz km. Beim Transrapid sind es nur 0,37 Cent pro Sitzplatz km. Bei einer Geschwindigkeit von 450 kmh.

Die gesamten Instandhaltungskosten betragen bei einer Reisegeschwindigkeit von 250 km/h 1,77 beim ICE und beim Transrapid nur 0,56 Cent bei einer Reisegeschwindigkeit von 450 km/h. Wir sehen hier also in den gesamten Betriebskosten einen großen Unterschied beim Transrapid, trotz der höheren Geschwindigkeiten, gegenüber dem ICE.

Punkt D. Hinzu kommen noch die höheren Beschleunigungswerte beim Transrapid. Während ein ICE etwa 20 km benötigt um auf Tempo 300 zu kommen benötigt ein Transrapid wie hier auf der nächsten Graphik 3 zu sehen ist nur 5 km. Wir sehen also die gesamten Vorteile die der Transrapid gegen über der Rad und Schienentechnologie hat.

Bei der nächsten Graphik sieht man, dass die Investitionskosten pro km Doppelspur für einen Neubau einer IC Trasse oder Transrapid etwa auf gleicher Ebene bei einer Länge von etwa 300 km angeglichen ist. Im Vergleich zu Hannover - Würzburg zu der Projektierung Hamburg Berlin zum Transrapid. Doch diese veranschlagten Kosten werden heute schon wie von dem Fahrweghersteller Max-Bögl zu hören ist um ein Drittel gesenkt, durch neue Betonsorten und Fertigungsverfahren.

Punkt E. Der Flächenbedarf beim Transrapid ist ebenfalls geringer, beim aufgeständerten Bauen benötigt man nur 2 qm pro laufendem m Doppelspur, im Bodennahbereich, nur 12 qm pro laufendem m Doppelspur. Man kann eine Trasse auch in einem Tunnel führen oder doppelspurig über Straßen trassieren, wie auf der nächsten Abbildung zu sehen ist. Diese Variante ist kostengünstiger gegenüber einer Untertunnelung. Im Gegensatz zu Rad und Schiene kann eine Transrapidtrasse zum großen Teil kreuzungsfrei gebaut werden, durch seine 10% prozentige Steigungsfähigkeit wie auf dieser Graphik zu sehen ist, vor allem da wo es gebirgig ist, kann die Trasse wunderbar der Topographie angepaßt werden, und kann so gegenüber Rad und Schiene kostengünstiger gebaut werden und spart eine Menge Tunnel ein. Bei einem IC benötigt man 14 qm Bodenfläche pro laufendem m Doppelspur.

Abschnitt 2a. Derjenige der sich das Prinzip des magnetischen Tragens und Führens eines spurgebundenen Verkehrssystems ausdachte heißt Herman Kemper. Er wurde am 5. April 1892 in Nordtrop bei Osnabrück geboren. Es ist der Elektroingenieur Herman Kemper. Kemper lebte an der gerade eröffneten Eisenbahnlinie Quakenbrück-Reine. Er nahm Anstoß an dem Lärm, dem Qualm, und den niedrigen Beschleunigungswerten. Sein Vater war Fleischwarenfabrikant und Hermann sollte die Firma übernehmen. Hermann träumte davon, eine schwebende Eisenbahn zu konzipieren.

2B. Hermann wollte Elektroingenieur werden. Vom Jahr 1919 bis zum Jahr 1923 studierte er Elektrotechnik und schloß sein Studium mit Auszeichnung ab.

2C. 1922 kam Kemper auf die Idee, wie er durch die Reibung zwischen Rad und Schiene entstehenden Lärm und Verschleiß, durch den Einsatz von berührungsfreien elektromagnetischen Kräften minimieren könnte. Er entwickelte das Konzept des berührungsfreien Tragens und Führens einer Magnetschwebbahn. Schon damals sah er die Möglichkeit eines im Fahrweg eingebauten Linearmotors doch dazu später. Er wollte seine Magnetbahn durch Luftleere Röhren schweben lassen da bei dieser Methode kein Luftwiderstand vorhanden ist, träumte Kemper von Geschwindigkeiten von 1000 Stunden km und mehr. Heutzutage schließt man nicht aus, dass man eine Tunnelröhre Vakuum im Meer verankert nach den USA, und ebenfalls eine Magnetbahn ohne Luftwiderstand mit nur geringem Energieverbrauch mit 1000 STDKM hindurch saust. Experimente mit einer solchen Tunnelröhre hat es bereits in Norwegen gegeben.

2D. 1933 gelang es Kemper zum ersten Mal ein stabiles Schweben nachzuweisen und experimentell zu belegen. 1934 erhielt Kemper sein erstes Patent für das System des Tragens und Führens einer Magnetschwebbahn. 1935 verbesserte Kemper dieses Prinzip und erhielt ein zweites Patent zum funktionellen Nachweis der Magnetschwebbahn. Nach dem zweiten Weltkrieg, ab dem Jahr 1996 beschäftigte sich ein Industriezweig von vielen Firmen mit der Entwicklung der Magnetschwebbahn in Deutschland.

HORST SEVERIN



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

19. JANUAR 2013 · NR. 16 · SEITE 23

Moderne Verkehrstechnik, Transrapid?
Ich kann nur Kaninchen

Abfuhr aus Berlin Container-Rohrpost:

HARBURGER ANZEIGEN UND NACHRICHTEN
DONNERSTAG, 13. SEPTEMBER 2012

MACHBARKEITSSTUDIE Bundesverkehrsministerium will sich nicht beteiligen

Von Sabine Lepél

Hamburg. Werner Marnette, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der Norddeutschen Affinerie (heute Aurubis AG) und Ex-Wirtschaftsminister von Schleswig-Holstein, hat einen Rückschlag hinsichtlich der Realisierung seines spektakulären Containerröhrenprojekts (die HAN berichteten) hinnehmen müssen. Das Bundesverkehrsministerium, bei dem Marnette bereits vor Monaten zwei Millionen Euro Zuschuss für eine mit rund drei Millionen Euro veranschlagte Machbarkeitsstudie beantragt hatte, hat diese Förderung abgelehnt.

Mit der Studie sollten Wirtschaftlichkeit, technische Machbarkeit, Investitionsbedarf, Finanzierbarkeit und Genehmigungsfähigkeit der Container-Rohrpost aus dem Hamburger Hafen ins südli-

che Umland belegt werden. Die Ablehnung kam „ohne Begründung“, wie Marnette den HAN sagte. „Man hat mich zappeln lassen.“

Marnette und seine Mitstreiter – namhafte Unternehmen und Universitäten aus Deutschland und der Schweiz – wollen Container in einem unterirdischen, privat finan-

„Man hat mich zappeln lassen.“

Werner Marnette Projektentwickler Container-Rohrpost

zierten Tunnelsystem aus dem Hafen heraus auf fahrerlosen Carriern zu Terminals im Landkreis Harburg bringen und damit den Verkehr in der Hansestadt und dem südlichen Umland entlasten. Waren anfangs noch Maschen (Rangierbahnhof) und Rade

(Logistikpark an der Autobahn) als Zielorte kommuniziert worden, um die Container von dort aus per Lkw oder Bahn weiterzutransportieren, konzentrieren sich die Überlegungen aktuell eher auf Maschen. „Bei den Auswahlkriterien hat die Bahn Vorrang. Ideal wäre ein Ort, an dem Bahn und Autobahn zusammenkommen“, sagte Marnette.

„Zudem soll der Tunnel aus Kostengründen möglichst nicht länger als 20 Kilometer werden.“ Auch werde inzwischen nicht mehr mit zwei, sondern nur noch mit einer Röhre mit einem Durchmesser von zehn Metern geplant, in der sich Hin-, Rück- und Reparaturfahrbahn befinden sollen. Insgesamt rechnet Marnette mit einer Investition von rund 1,8 Milliarden Euro. Eine Vorstudie wurde bereits realisiert. „Wir brauchen aber den endgültigen



Werner Marnette. Foto: HAN

Nachweis durch eine belastbare Machbarkeitsstudie“, so Marnette. „Sie ist Voraussetzung für eine Investitionsentscheidung.“ Die nötigen drei Millionen Euro zur Finanzierung der Studie müssten nun möglichst komplett privat finanziert werden.

Marnette hat sich ein Zeitfenster bis Ende Oktober gesetzt, um das Projekt in Hamburg umzusetzen, für dessen Hafen mit einer Zunahme des Containerumschlags von aktuell neun Millionen TEU (Containereinheiten) auf 25 Millionen TEU im Jahre 2025 gerechnet wird. „Für die Umsetzung des Containerröhrenprojekts sind wir vor allem auf die Unterstützung der beiden Hafenbetreiber angewiesen. Wenn wir die mit im Boot haben, werden wir eine Firma gründen und ab dem 1. Januar 2013 loslegen.“ Die Politik und die Hamburg Port Authority stünden dem Projekt positiv gegenüber.

Sollte sich die Container-Rohrpost in Hamburg nicht realisieren lassen, gebe es bereits Anfragen von anderswo, sagt Marnette, der als Unternehmensberater die Marnette Consulting GmbH leitet. Auch für Hamburg gebe es genügend Interessenten, allerdings kämen diese aus dem Finanz-

part werden.

Trotz der Absage gibt Marnette nicht auf. In einem ersten Schritt will er sich nun auf eine günstigere technisch-wirtschaftliche Studie konzentrieren.

► Kommentar

von Sabine Lepél

Diese Idee hat eine Chance verdient!

Eins muss jedem klar sein: Hamburg braucht dringend Lösungen, um die steigende Zahl von Containern und anderen Gütern in die Stadt hinein beziehungsweise aus ihr heraus zu bringen. Angesichts des Verkehrschaos, das sich bereits heute einstellt, wenn Bauarbeiten oder Unfälle die Zufahrtsstraßen zum Hafen blockieren, dürfte vor allen den Bewohnern im Süden der Metropole schwindelig werden bei dem Gedanken, dass sich der Güter- und Containerumschlag im Hafen in den kommenden 13 Jahren fast verdreifachen könnte. Auch für die Bahn ist der Hamburger Knoten ein erhebliches Problem. Hamburgs Infrastruktur schwächelt bereits heute und ist in ihrem aktuellen Zustand nicht zukunftsfähig.

Die Gefahr: Hamburgs Hafen könnte den Anschluss verlieren. Wer in Rotterdam war, weiß, wie ein moderner Hafen funktioniert.

Deshalb sollte das Containerröhrenprojekt von Werner Marnette und seiner ebenfalls kompetenten Partner nicht als teure Spinnererei zu den Akten gelegt, sondern sorgfältig auf seine Machbarkeit hin überprüft werden. Sicherlich sind drei Millionen Euro sehr viel Geld. Angesichts geschätzter 1,8 Milliarden Euro Investitionsbedarf für die Hamburger Infrastruktur, relativiert sich die Summe aber – zumal die Container-„Rohrpost“ privat und wirtschaftlich betrieben werden soll. Diese Idee zur Reduzierung der Verkehrs- und Immissionsbelastung hat eine Chance verdient!

Kein Geld für Machbarkeitsstudie: Das Aus für die „Container-Rohrpost“?

Panorama

05. Januar 2013

bc. Rade. Die Vision von einer „Container-Rohrpost“ vom Hamburger Hafen ins Hinterland droht zu scheitern. Es fehlt das Geld für eine Machbarkeitsstudie. Der TÜV Rheinland und das Bundesverkehrsministerium lehnen es ab, sich an der Projektentwicklung zu beteiligen, bestätigt Schleswig-Holsteins früherer Wirtschaftsminister Werner Marnette aus Hollenstedt.

Wie berichtet, hatte er das Projekt angeschoben. Drei Millionen Euro wären nötig, um detailliert die wirtschaftliche und planungsrechtliche Machbarkeit sowie die Streckenführung zu prüfen.

Marnette will die Container wie per Rohrpost von den Terminals zum Verladebahnhof Maschen und einem neu zu bauenden Lkw-Terminal in Rade schaffen, um so das Verkehrschaos im Hafen in den Griff zu bekommen. Bis zu zwei Millionen Lkw-Fahrten pro Jahr sollten in Hamburg durch das rund 75 Kilometer lange Tunnelsystem einges-

Der Rechtsstaat hat auch seinen Preis

Deutschland ist ein hochtourig laufendes Industrieland. Die meisten Bürger wollen ihren Wohlstand im Rahmen einer wachsenden Wirtschaft zumindest erhalten, wenn nicht mehr. Doch zugleich wächst bei vielen Menschen das Unbehagen darüber, Teil einer rastlosen Maschinerie zu sein. Konflikte zwischen dem Neu- und Ausbau von Infrastruktur einerseits und dem Umwelt- und Anliegerschutz nehmen flächendeckend zu. Der Kampf um das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 ist dafür nur ein Beispiel. Norddeutschland erlebte jahrelangen Widerstand gegen die Magnetschwebbahn Transrapid wie auch gegen den Ausbau des Airbus-Werkes auf Finkenwerder.

Verzögerungen bei großen Baumaßnahmen aber drohen Regionen oder gar das ganze Land wirtschaftlich zurückzuwerfen. Vom einstweiligen Stopp der Elbvertiefung könnte der neue Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven ebenso profitieren wie Europas größter Hafen Rotterdam in den Niederlanden. Hamburg hingegen muss weiterhin auf den Ausbau seines wichtigsten Verkehrsweges warten, womöglich jahrelang. Wenn die Elbvertiefung am Ende überhaupt in ihrer heute geplanten Form realisiert werden kann.

„Die Gesellschaft in Deutschland muss politisch debattieren und auch durch Wahlen mitentscheiden, welchen Stellenwert der Ausbau und die Modernisierung von Infrastruktur in einem wirtschaftlich so stark eingebundenen Land haben soll“, sagt Professor Thomas Straubhaar, Direktor des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts

Schwarmintelligenz

Zum Brief von Leser Simon Niederleig zum Thema Piratenpartei „Je größer, desto schwärmdümmer“ (F.A.Z. vom 23. April): Ich erinnere mich, vor etwa fünfzig Jahren im Radio einen Vortrag von Konrad Lorenz zum Thema der Schwarmintelligenz gehört zu haben. Er referierte Experimente, bei denen man Elritzen einen Teil des Frontalhirns entfernt hatte. Der operierte Fisch verlor dadurch die Fähigkeit, sich nach dem Schwarm zu richten. Der Versuch endete damit, dass sich nun der ganze Schwarm nach dem verletzten Fisch richtete.

WERNER SLENCZKÁ, MARBURG

FAZ April 2012



Hittin (mit Mikrofon) gestern Abend im Bürgerhaus Wilhelmshurg. Neben ihm

Rotth, Franz Spitzenberger, Friedrich Wilhelm Merck aus Hamburg und Renate Königst (v. l.) Foto: P. Fied

Deutschland tut sich schwer mit **Großprojekten wie der Elbvertiefung.**

Querschnitt durch die Fahrrinne



Unabhängige Gerichte und Bürgereinsprüche stehen der Umsetzung oft im Weg



In Shanghai fährt die Magnetschwebbahn Transrapid vom Flughafen in die Innenstadt. In Deutschland scheiterte sie unter anderem am Widerstand von Bürgern

Donnerstag, 18. Oktober 2012

Hamburger Abendblatt *

Sonnabend/Sonntag, 20./21. Oktober 2012



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

29. DEZEMBER 2012 · NR. 303 · SEITE 21



Friedrich Wilhelm Merck, 67, vor seinem Büro in St. Georg. Sein Thema ist die Bekämpfung der Euro-Krise. Foto: Detlef Fabian

HARBURGER ANZEIGEN UND NACHRICHTEN
DIENSTAG, 2. OKTOBER 2012

IS

Fleestedter tritt gegen Trittin an

URWAHL Friedrich Wilhelm Merck war Gründungsmitglied der Grünen und erster Hamburger Vorsitzender

Von Carsten Weede

Harburg. So etwas hat es noch nie gegeben in der bundesdeutschen Parteiengeschichte: Die Grünen wollen ihre beiden Spitzenkandidaten für die Bundestagswahl 2013 per Urwahl der rund 60 000 Mitglieder (bis zum 30. Oktober) bestimmen. Diese einmalige Chance will Friedrich Wilhelm Merck aus Fleestedt nutzen. Der 67-jährige studierte Physiker und Fachmann für Systemtheorie ist einer von elf Basiskandidaten, die bei der Wahl gegen Grünen-Chefin Claudia Roth, die Fraktionschefs Renate Künast und Jürgen Trittin sowie Bundestagsvizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt antreten.

„Ich nehme es mit der Par-

teispitze auf, weil ich finde, dass die Politik mehr Macher braucht“, sagt Merck selbstbewusst. Als Gründungsmitglied der Grünen und erster Hamburger Landesvorsitzender hatte er schon 1980 als Harburger Direktkandidat versucht,

„Die Politik braucht mehr Macher.“

Friedrich Wilhelm Merck
Logistik-Experte

in den Bundestag einzuziehen. Jetzt will der Geschäftsführer eines Hamburger Logistikunternehmens auf die ganz große politische Bühne nach Berlin. Warum gerade er der Richtige an der Grünen-Spitze wäre? „Wir müssen endlich

liefern. Es reicht nicht aus, Politik mit Worten zu begleiten. Wir Grünen müssen politikfähige Konzepte servieren – zum Beispiel bei der Energiewende“, sagt Merck. In der Krise müsse der Lotse an Bord – das gelte insbesondere für die europäische Schuldenkrise. „Wir brauchen einen interdisziplinären Ansatz zur Lösung der Finanz- und Währungskrise“, betont Merck.

Der Fleestedter zählt auch zu den Mitbegründern der TU Harburg. Als Vorsitzender der Kommission der Europäischen Föderalisten für eine Europäische Verfassung habe er in jahrzehntelanger Vorarbeit notwendige Voraussetzungen für die Einigung Europas und das politische Überleben der Völker und Regionen



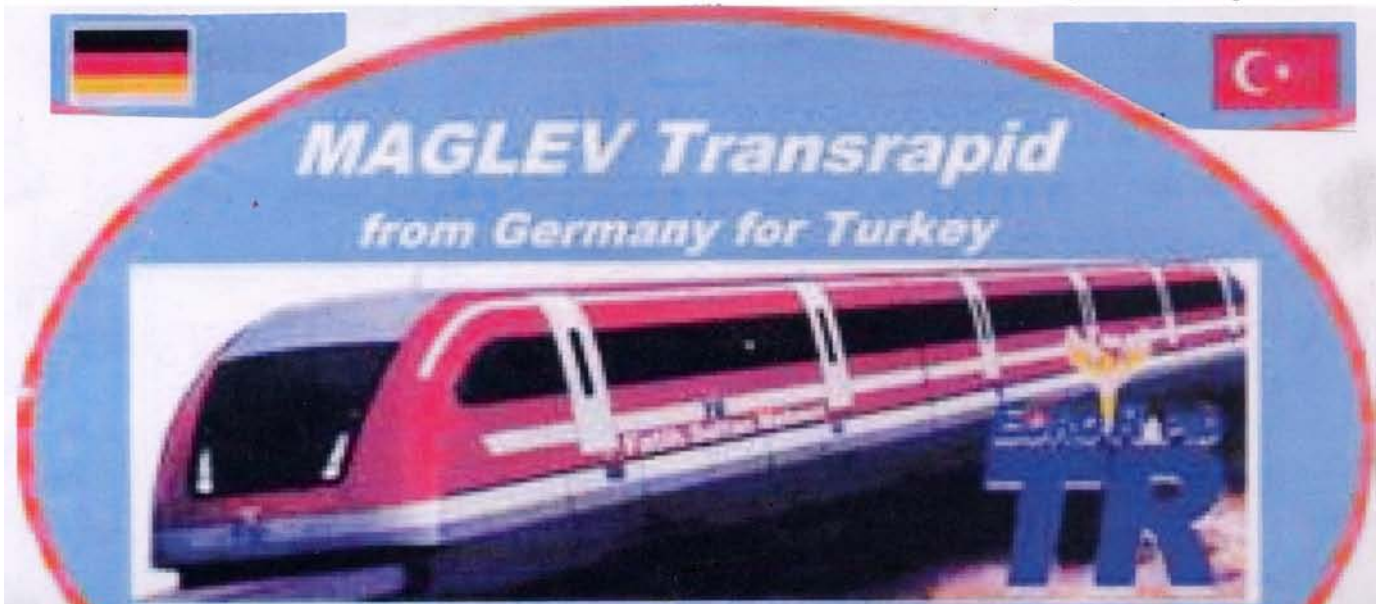
Friedrich Wilhelm Merck
war erster Hamburger
Grünen-Vorsitzender.

in Frieden und Freiheit mit erarbeitet und auf den Weg gebracht.

Entscheidend für die Überwindung der aktuellen Krise sei, dass dezentral in den Regionen Europas investiert werde. „Die Verkehrsanbindung

ist der Standortfaktor Nummer 1. Für jeden Euro, den wir in diesem Bereich investieren, bekommen wir durch Steuer-einnahmen mindestens 1,75 Euro zurück“, rechnet Merck vor.

Hamburg solle auf die Elbvertiefung verzichten, stattdessen den Ausbau eines Tiefseehafens bei Cuxhaven vortreiben. „Dort gibt es bereits einen zweigleisigen Bahnanschluss und eine Autobahnanbindung“, sagt Merck, der auch Vorsitzender der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie ist. Seine Vision: „Die Menschen fahren mit Tempo 500 in der Magnetschwebebahn in 20 Minuten von Hamburg nach Cuxhaven. „Technisch überhaupt kein Problem“, sagt der Grüne.



Herr Dr.
Ralf Effenberger
Hermann Kemper- Straße 23
Lathen

Horst Severin
Am Mühlengrund 41
58553 Halver
Telef: 02353 10390

Halver den 05.10. 2012

Btr: Information über eine Tagung zur Lösung und besseren Vernetzung von Verkehr, unter Einbindung des Schientaxi und der Magnetbahn in die bestehende Verkehrsinfrastruktur. Am 28 und 29 September bei uns in Halver

Sehr geehrter Herr Dr. Effenberger!

Ich möchte Sie davon in Kenntnis setzen, das sich in Halver Mitglieder und Nichtmitglieder der Gesellschaft zur Förderung der Magnetbahn Transrapid getroffen haben.

Unter anderm die Gründer der holländischen Stiftung Freedom of Mobility. Dieses treffen erfolgte auf Einladung von Friedrich - Wilhelm Kugel, Objektleiter des Schientaxi und Geschäftsführer der Schleifkottenbahn, beim letzten gemeinsamen Besuch unsersrer Initiativgruppe in Lathen, bei dem wir noch einmal den Transrapid 0.9 betreten durften. Bei dem Treffen in Halver war zum ersten mal die Presse anwesend und unser Bürgermeister Dr. Bernd Eicker richtete ein Grußwort an die Teilnehmer.

Unsere Initiativgruppe möchte die Hoffnung nicht aufgeben , den Transrapid trotz allen Widrigkeiten in die Verkehrsinfrastruktur zu integrieren. Es war anfänglich geplant, die Stromversorgung des Linearmotors für den Transrapid supraleitend zu versorgen. Könnte man möglicher Weise diesen Plan wieder aufgreifen, dies der Bundesregierung vorschlagen, um den Abbau des Fahrweges, vorerst zu verhindern, um den Testbetrieb mit dem Transrapid 0.9. noch länger aufrecht zu erhalten? Vielleicht wäre es auch eine Überlegung wert, nocheinmal gegenüber der Regierung die Wichtigkeit, einer Anwendungsstrecke in Deutschland auch für Europa betonen, möglicher Weise gemeinsam mit der Firma Bögl, die viel Geld investiert hat, in neue Fertigungsverfahren um die Kosten des Fahrweges zu reduzieren.

Zu nächst aber, ging es unseren Gästen darum das Schientaxi kennen zu lernen. Unsere Gäste waren von diesem Fahrzeug und der darin enthaltenden Technik beeindruckt. Auch durch eine Probefahrt. Wir wollen Herrn Kugel darin unterstützen, seine Ziele zu erreichen. Unsere Begegnung zwischen der Schleifkottenbahn und der IABG in Lathen habe ich noch in guter Erinnerung. In wie weit sich eine Zusammenarbeit ergeben hat, entzieht sich meiner Kenntnis. Meine Überzeugung ist es immer noch, daß es beiden Seiten zu Gute kommt, wenn Sie das Projekt Schientaxi und seine weitere Entwicklung mitgestalten könnten und meine damit unter andern die induktive Stromübertragung für Batterien. Ist es möglich, daß die Bundesregierung im Rahmen des werdenden Forschungszentrum für Elektromobilität eine technischen Kooperation und Zusammenarbeit finanziell fördert? Sehr geehrter Herr Dr Effenberger! Ich sende Ihnen als Anlage die Zeitungsberichte der Westfälischen -Rundschau und des Allgemeinen- Anzeigers von der Tagung zu. Ich wünsche Ihnen allen viel Erfolg bei der neuen Aufgabe sich als Forschungszentrum für Elektromobilität zu etablieren.

Mit freundlichen Grüßen

Horst Severin

The future of mobility



Rail Leaders' Summit

Eisenbahn im Wettbewerb: Renaissance der Schiene?

Datum 18. September 2012
Uhrzeit 14:30 – 16:30 Uhr
Veranstalter Deutsche Bahn AG
Konferenzsprache Englisch, Deutsch, Russisch
Ansprechpartner Reiner Rodig,
Reiner.Rodig@deutschebahn.com
Teilnehmer: nur geladene Gäste

Die so genannte „Renaissance der Eisenbahn“ verspricht dem Verkehrsträger „Schiene“ eine positive Zukunft. Weltweite Trends im Verkehrssektor üben aber gerade auf Bahn- und Infrastrukturbetreiber hohen Anpassungsdruck aus: Die globalisierte Vernetzung der Märkte, die steigende Nachfrage nach fossilen Energieträgern, die Suche nach alternativen Energiequellen und ein wachsendes Umwelt- und Energiebewusstsein lassen neue Energie-, Transport- und Mobilitätskonzepte entstehen. Welche Chancen und Gefahren erwachsen daraus für die Schiene? Zwei Vorträge mit anschließender Diskussion beleuchten Auswirkungen und Chancen für die Schiene.

Der Rail Leaders' Summit ist eine geschlossene Veranstaltung, in der Verkehrsminister und Generaldirektoren internationaler Verkehrsunternehmen zusammenkommen.

Warum sind wohl bei einem so wichtigen Thema nur geladene Gäste erwünscht?

FRANKFURTER ALLGEMEINE SONNTAGSZEITUNG,

14. SEPTEMBER 2008, NR. 37

Fachbesucher-Information

Die Natur des Biestes

Neuseeland hat die Eisenbahn wieder verstaatlicht. Das weckt Unmut

VON JOCHEN BUCHSTEINER

„Viele glauben, die Regierung habe sich nur ein Spielzeug angeschafft.“



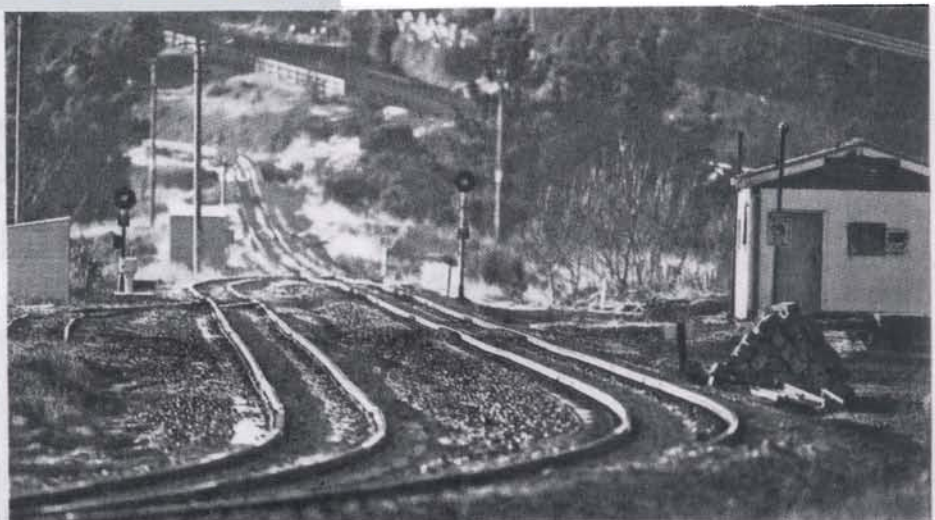
InnoTrans 2012

Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik
Innovative Komponenten · Fahrzeuge · Systeme
18.–21. September · Berlin
www.innotrans.de

Deutsch

Messe Berlin

Man kann auch auf krummen Wegen zum Ziel gelangen, aber auf Magnetfeldern geht es einfach besser!



Nur für Erlebnis hungrige: Die neuseeländische Bahn wird nie zum Konkurrenten des Flugzeugs werden.

Die Transrapid-Technik soll jetzt unsere Straßen erobern: Dank Induktionsschleifen in der Fahrbahn könnten Elektroautos auf elektromagnetischen Feldern surfen. Ladestopps wären Vergangenheit, und im Stau würde man einfach auf Autopilot schalten

Die Transrapidtechnik und ihre Anstöße setzen sich auch auf der Straße durch!



Elektromobile auf der Autobahn: Ein wanderndes Magnetfeld sorgt für ihren Antrieb



Infrastruktur für den elektromagnetischen Antrieb: Durch die Fahrbahn verläuft ein Band aus Kupferschleifen. Netzstrom durchfließt sie

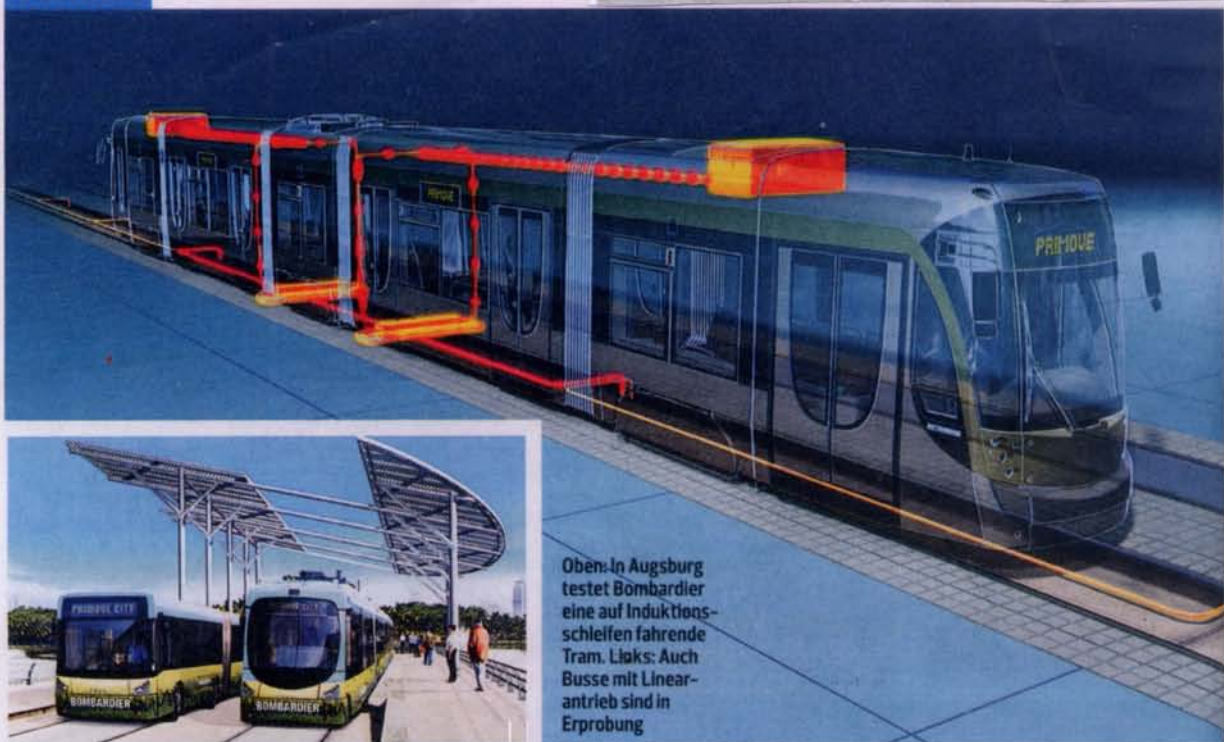
Vom Petro- in den E-Modus

Experten halten den verkehrstechnischen Umbau Deutschlands mittelfristig für machbar. Die Elektrifizierung einer einen Kilometer langen Strecke wird auf zwei Millionen Euro geschätzt. Die Kupferschleifen könnten bequem bei Sanierungsarbeiten eingezogen werden. Für 28 Milliarden Euro ließe sich Stück für Stück das gesamte deutsche Autobahnnetz umrüsten

Der Transrapid in Hamburg.
Wir könnten längst weiter sein mit der Stadtbahn!



TECHNIK



Oben: In Augsburg testet Bombardier eine auf Induktionsschleifen fahrende Tram. Links: Auch Busse mit Linearantrieb sind in Erprobung

Lastwagen an der Leitung

Die Regierung will eine von Siemens entwickelte Technik prüfen und vielleicht bald Lastwagen an Oberleitungen testen lassen. Die Realisierung im großen Stil würde mehr als 12 Milliarden Euro kosten.

*Von Rüdiger Köhn und
Christoph Ruhkamp*

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

29. JUNI 2012 · NR. 149 · SEITE 19

Aus redaktionellen Gründen konnte mein tieferstehendes Schreiben nicht veröffentlicht werden. Aber nur 11. Tage später kam der Artikel erneut, allerdings um eine Stellungnahme von Bombardier ergänzt. Geht doch!



Strom statt Diesel: Teststrecke bei Groß Döln in Brandenburg

Foto dpa

Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel, 21 255 Tostedt, Am Toberbusch 19, Landkreis Harburg
Frankfurter Allgemeine Zeitung, Freitag, 29. Juni 2012, Nr. 149, S. 19, Lastwagen an der
Leitung, R. Köhn/C. Ruhkamp

Sehr geehrte Herren, was Sie beschreiben ist alter Wein in alten Schläuchen oder der rührende Versuch der Weltfirma Siemens, nach dem eifertigen Ausstieg aus der Zukunftstechnologie Magnetfeldtechnik irgendwie noch Liegegebliebenes meistbietend an den Markt zu bringen. Ein, wie ich meine, völlig ungeeignetes Unterfangen technisch im Gespräch zu bleiben. Sind doch die Schwächen dieser komplizierten und aufwendigen Energieübertragung von den Eisenbahnen her längst bekannt, hoher Abrieb, Stromverluste durch Funkenbildung, Wetterempfindlichkeit und nicht zu vergessen die um sich greifenden Metalldiebstähle. Die Wettbewerber, voran Bombardier, sind da schon weiter und bieten längst induktive Stromabnahme aus unterhalb des Straßenebene angeordneten Leiterbahnen für Ihre Straßenbahnen an. Die Einführung eines Langstatorantriebes im Fahrweg wird bald folgen und damit ist dann spätestens auch die Frage zweier Antriebsysteme im LKW rein akademisch. Mit freundlichen Grüßen, W. Rumpel

Lastwagen auf Draht und Trambahnen ganz ohne Oberleitung

Elektrisch in die Zukunft: Auf der Suche nach neuen Lösungen für Brummis, Busse und Schienenfahrzeuge



Ohne Oberleitung: Tram in Nizza im Batteriebetrieb



Mit Oberleitung: Testfahrt auf dem E-Highway

Fotos Thomas

„Wir machen das Laden einfach“

Gespräch mit André Navarri, Leiter des Geschäftsbereichs Bombardier Transportation

Sie wollen Busse, Taxis und andere Straßenfahrzeuge induktiv mit elektrischer Energie versorgen. Wird Bombardier zum Automobil-Zulieferer?

Nein. Wir sind und bleiben vor allem ein Bahn-Konzern. An erster Stelle stehen daher die Straßenbahnen. Parallel dazu implementieren wir „Primove“ in Omnibusse. Dabei sind die großen Bushersteller, die Betreiber und die Energieversorger unsere Partner. Und auf dieser Basis werden wir tragfähige Businesspläne für weitere Felder wie für Flotten leichter Nutzfahrzeuge und Personenzüge einführen.

Das Umrüsten oberleitungsfrei fahrender Trams wird den meisten Betreibern zu teuer sein.

Ja, für eine Stadt mit bestehendem Oberleitungssystem mag es derzeit öko-

nomisch nicht sinnvoll sein. Aber es entstehen weltweit neue Tram-Netze: Die Straßenbahn erlebt in Europa eine Renaissance, im Mittleren Osten und in Asien wird sie neu entdeckt. Und wer hier ein ganz neues Netz installiert, der bekommt oberleitungsfrei fahrende Systeme zu ähnlichen Preisen wie Bahnen mit Oberleitung. Bei Bussen denken wir zunächst vor allem an Städte mit signifikant großen Busflotten und Fahrzeugen eines gewissen technischen Standards in Europa und Nordamerika, aber auch in Asien.

Warum übertragen Sie überhaupt die Induktionstechnik von der Schiene auf die Straße?

Die Nachfrage für Lösungen der E-Mobilität im öffentlichen Nahverkehr ist groß. Und das induktive Lade-

verfahren für Busse ist attraktiv für den Betreiber, weil die Flotte schrittweise umgestellt werden kann. Unser Pilotprojekt in Braunschweig soll ein Vorreiter werden, der auch andere Städte überzeugt.

... und der auch die Taxifahrer und Paketdienste überzeugt?

Ja, unser nächster Schritt werden von 2013 an Flotten leichter Nutzfahrzeuge und Minivans sein. Zielgruppe sind dabei Anwender, die regelmäßig eine bestimmte Stelle anfahren, wo die Fahrzeuge mit Primove aufgeladen werden können – beispielsweise Warteplätze für Taxis. Der ganze Aufwand kabelgebundener Ladeverfahren entfällt dabei: Wir machen den Fahrern das Laden so einfach wie das Nachfüllen von Benzin an der Tankstelle.

Die Fragen stellte Peter Thomas.

5. JULI 2008 · NR. 155 · SEITE 13

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
DIENSTAG, 10. JULI 2012 · NR. 158 · SEITE T 5



Traum deutscher Industriepolitiker mit grünem Herzen: 45 Kilometer vor Borkum soll bald ein Wi-

nach dem Modell des dänischen Offshore-Meeresswindmühlenparks Middelgrunden entstehen.

Foto ddp

Essen wird supraleitend

Neue Leitertechnik ersetzt eine Hochspannungsstrasse

Es ist das erste supraleitende Kabelprojekt dieser Art in Europa: In der Essener Innenstadt wird in knapp zwei Jahren zwischen zwei Umspannanlagen ein etwa einen Kilometer langes 10-Kilovolt (kV)-Mittelspannungskabel – gefertigt aus Hochtemperatursupraleitern (HTS) – in Betrieb genommen. Einmal fertiggestellt, ist dies dann das längste supraleitende Kabel der Welt und die erste echte innerstädtische Anlage dieser Art. Das „Ampacity“ getaufte Projekt soll – so hoffen die Initiatoren, RWE Deutschland, der Kabelhersteller Nexans und das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) – die Überlegenheit supraleitender Kabel gegenüber konventioneller Kupfertechnik für das Übertragen großer Leistungen in Ballungszentren nachweisen.

Das supraleitende 10-kV-Kabel ist für eine Übertragungsleistung von 40 Megawatt ausgelegt. Es ersetzt eine konventionelle, weitgehend ausgereizte 110-kV-Kabeltrasse. Zwar wäre die Übertragung solcher Leistungen auch mit konventionellen Kupfer-Mittelspannungskabeln möglich. Wegen der sehr viel höheren Widerstandsverluste müsste die Übertragungsleistung jedoch auf fünf parallele Kupferkabel verteilt werden. In Essen verbietet sich das allein wegen des Platzbedarfs. Hinzu kommen höhere Installations- und Instandhaltungskosten eines solchen Kabelbündels. Diese Argumente vermochten offenbar auch staatliche Förderer zu überzeugen: Das 13-Millionen-Euro-Projekt wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie mit rund 3,4 Millionen Euro unterstützt.

Auch für andere Städte bietet sich eine Umstellung auf die 10- oder 20-kV-Supraleitungstechnik an, bietet diese Technik doch für Ballungsräume eine Reihe von Vorteilen. Die Kapazität bestehender Trassen lässt sich, bei vergleichbarem Platzbedarf, um das Vier- bis Sechsfache steigern. Umgekehrt sparen HTS-Kabel bei gleicher Leistung Platz. Das gilt nicht nur fürs Kabel selbst. Auch innerstädtische Stromnetze können in der Folge gleichsam „entschlackt“ werden. Die Mittelspannungstechnik erlaubt den Rückbau von Trafostationen in den Innenstädten. Flächen werden frei. Das Netz wird schlanker und weniger komplex, der Aufwand für die Instandhaltung sinkt.

Langfristige Vision der Netzbetreiber ist es, die mitunter weit in die Zentren der Städte reichenden 110-kV-Hochspannungsstrassen gänzlich zurückzubauen und die Innenstädte ausschließlich über mit Supraleitern bestückte 10- oder 20-kV-Mittelspannungsnetze zu versorgen, die dank höherer Stromstärken ein niedrigeres Spannungsniveau möglich machen.

Die technische Überlegenheit der mit flüssigem Stickstoff gekühlten HTS-Kabel erklärt sich durch die beson-



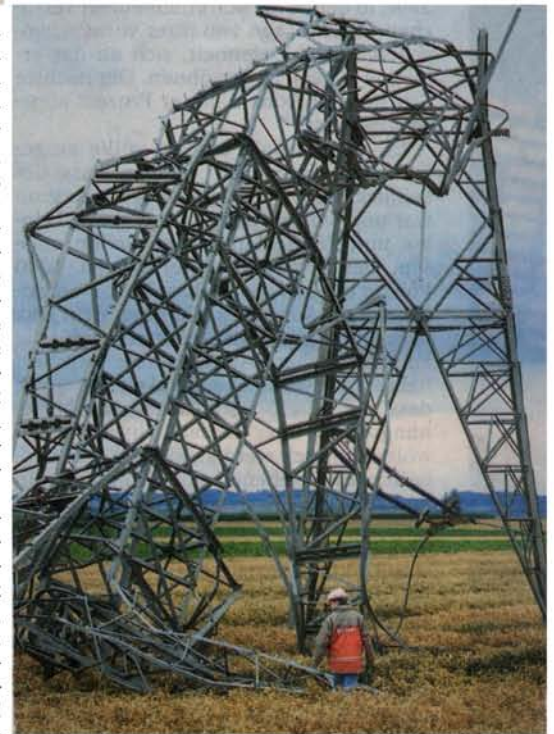
Schichtaufbau: HTS-Kabel Foto Nexans

deren Materialeigenschaften der Hochtemperatursupraleiter. Bei Temperaturen von minus 180 Grad an abwärts verändern sie sich in fast ideale elektrische Leiter, die rund hundertmal mehr Strom transportieren können als ein Kupferdraht. Ein wesentlicher Engpass ist derzeit noch der Mangel an HTS-Draht und die im Vergleich zur Kupferlitze deutlich höheren Herstellungskosten. Dem Essener Projekt ging deshalb eine umfangreiche Studie unter Federführung des KIT voraus. Supraleitende Kabel, so ergab die Studie, seien „die einzig sinnvolle Möglichkeit“, den weiteren Ausbau städtischer Netze mit Hochspannungskabeln zu umgehen und große innerstädtische Trafostationen, die manchmal beste City-Lagen verunstalten, zurückzubauen.

In Essen wird das HTS-Kabel zusätzlich mit einem supraleitenden Strombegrenzer kombiniert, der als Überlastschutz dienen wird. Der schützt nicht nur das dahinter liegende Netz, sondern auch das HTS-Kabel selbst. Das muss damit keine hohen Kurzschlussströme ertragen. Die Kabelkonstruktion wird damit einfacher und „schlanker“. Supraleitende Strombegrenzer sind einmalig in ihrer Art; sie arbeiten ähnlich wie ein Sicherungsautomat. Hier macht man sich eine Schwäche der Supraleiter zunutze: Steigt der Strom über einen bestimmten Grenzwert, bricht die Leitfähigkeit schlagartig zusammen. Stromspitzen im Netz werden in Bruchteilen von Sekunden gekappt. Sekunden nach der Störung stellt sich die Supraleitung wieder ein. ULLRICH HNIDA



Ausgeben? Da muß erst der Transrapid kommen!



Idee: Magnetschwebbahn für Dresden

Rosendorfer Forscher wollen weltweit einzigartigen Supraleit-Express bauen /

Dresden

Dresden (DNN/hw). Dresdner Forscher wollen im „Helmholtz-Zentrum Dresden-Rossendorf“ (HZDR) eine weltweit einzigartige Expressbahn bauen, die dank innovativer Supraleit-Technologie über dem Boden schwebt, Besucher und Wissenschaftler wie ein geölter Blitz von einem Institut zum anderen bringt und dabei auch noch „Öko“ vom Feinsten ist.

Die Supraleit-Schwebbahn kennt keinen Rollwiderstand, verbraucht nur wenig Strom und etwas flüssigen Stickstoff. Der zu Grunde liegende Supraleit-Effekt beruht auf Hightech-Keramiken, die bei sehr tiefen Temperaturen Strom widerstandslos leiten. Solche Werkstoffe erlauben die Konstruktion von Motoren, Generatoren und anderen technischen Aggregaten, die extrem starke Magnetfelder erzeugen können, aber viel kompakter und energiespa-

render als herkömmliche Elektroanlagen sind.

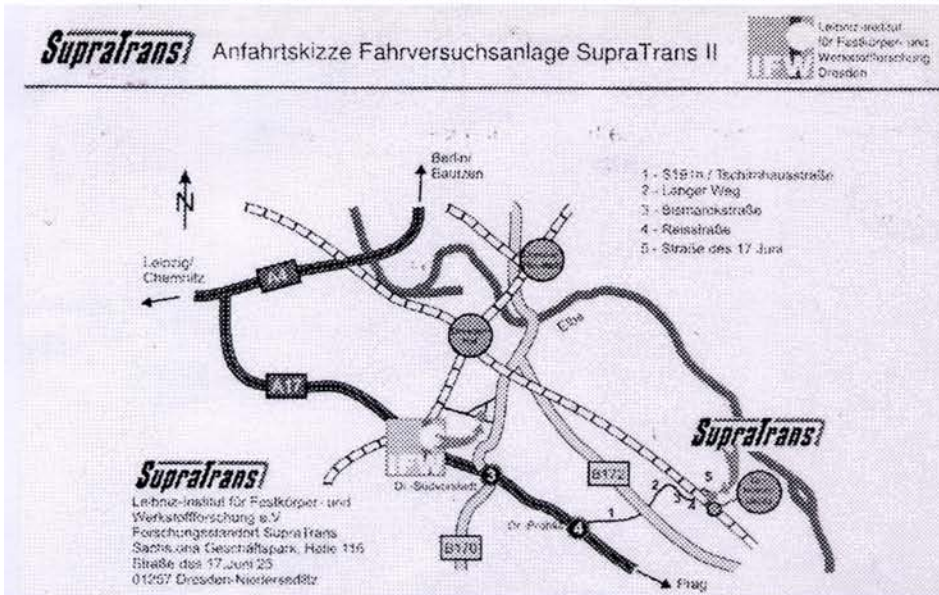
Derzeit befindet sich der Plan in einem sehr frühen Stadium. Die Kosten sind noch nicht einmal geschätzt, dürften sich allerdings im Millionen-Bereich bewegen. Dafür würde der Hightech-Standort Dresden aber ein einzigartiges Paradebeispiel für den öffentlichen Nahverkehr der Zukunft

bekommen. Beteiligen wollen sich an dem Projekt neben dem HZDR selbst unter anderen das Leibniz-Institut für Festkörper- und Werkstoffforschung (IFW) und die Dresdner Supraleit-Kabelfirma „Evico“.

Die Projektpartner könnten sich dabei nicht nur auf eine inzwischen weltweit vielbeachtete Supraleit-Forschungsszene in Dresden stützen, sondern auch auf be-



Die Form des Supraleit-Zuges steht noch nicht fest, hier ein visionärer Studienentwurf der TU.



reits realisierte Pilotprojekte. Dazu gehört die „Supratrans II“, eine 80 Meter lange Teststrecke für Supraleit-Schwebbahnen in Niedersiedlitz. Die hat international bereits für Furore gesorgt und unter anderem zu einer Anfrage des „Verkehrshauses der Schweiz“ geführt, ob die Dresdner für ihre Technikschaue in Luzern nicht eine supraleitende Besucherbahn bauen könnten.

Damit aber die erste Praxisanwendung dieser neuen Transporttechnologie nicht nur im Ausland, sondern auch am Ursprungsort präsentiert werden kann, wollen die Dresdner das besagte Referenzsystem auf dem HZDR-Campus realisieren. Eine endgültige Entscheidung über die Rosendorfer Supra-Bahn ist allerdings noch nicht gefallen – nicht zuletzt eben wegen des kleinen, noch zu klärenden Details namens „Finanzierung“.

Mehr zum Thema: www.computer-oiger.de
PNN: 27.04.2012

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

MITTWOCH, 9. JANUAR 2013 NR. 7

Absoluter Nullpunkt wurde unterboten

Ein Gas, das bei einer Temperatur unterhalb des absoluten Nullpunkts von minus 273 Grad Celsius – gleich null Kelvin – existiert, wurde von Forschern des Max-Planck-Instituts für Quantenoptik in Garching erzeugt. Im Vakuum kühlten die Forscher um Ulrich Schneider Quantengas aus Kalium auf wenige milliardstel Kelvin und fixierten die bewegungslosen Atome mit gekreuzten Laserstrahlen und Magnetfeldern. Änderten sie das Magnetfeld, stießen sich die Atome plötzlich nicht mehr ab, sondern zogen sich an, wie die Forscher in „Science“ (339, S. 52) berichten. Die absolute Temperatur wechselte um ein paar milliardstel Kelvin ins Negative. Ein ähnliches Phänomen könnte Grundlage für die ominöse Dunkle Energie im All sein. F.A.Z.

Specifications of the Test Drive Facility

Rail	gauge of the track	1000 mm
	track length	80 m
	average radius of the bending	6,5 m
	average flux density in the air-space	0,6 T
	distance superconductor - rail	13 mm
	effective airspace under Cryostate	10 mm
Vehicle	Length	2500 mm
	Width	1200 mm
	Mass with rated load (2 persons)	600 kg
	Superconducting material	YBCO
	maximum propulsion power	3,4 kW
	maximum thrust	600 N
	maximum acceleration	1 m/s ²
maximum speed	20 km/h	



Fig. 3: The vehicle for two passengers is carried by four cryostats with YBCO bulk superconductors.

Protokoll des Besuches im Leibniz-Institut für Festkörper- und Werkstoffforschung Dresden

Im Rahmen der Arbeiten zur Erstellung eines zukünftigen, vernetzten und integrierten Verkehrskonzeptes hat die GFM e.V. zusammen mit der Schleifkottenbahn GmbH einen Informationsbesuch auf der Fahrversuchsanlage Supratrans II in Dresden Rossendorf durchgeführt.

Ort der Veranstaltung: Dresden, Straße des 17. Juni Nr. 25, Halle 116
Zeit: Montag 28. Januar 2013, 16.00 Uhr – 18.00 Uhr
Teilnehmer: M. Dittmer, Dr.C. Eggers, Frau Fischer, J.R. Fischer, Frau Kugel, F.W. Kugel,
M. Latteyer, H. Naglatzki, H. Severin, H. Wieting und Dr. W.H. Rumpel

Nach der Begrüßung der Teilnehmer durch Prof. Dr. L. Schultz, den Wissenschaftlichen Direktor des IFW und seinen Assistenten Herrn Berger, wurde in einem ersten 45 Minuten dauernden Lichtbildvortrag das Prinzip des supraleitend gelagerten, magnetischen Schwebesystems vorgestellt.

Hierbei handelt es sich zunächst um ein keramisches Element, bestehend aus Yttrium-Barium-Kupferoxid (YBaCuO) mit gezielten chemischen Verunreinigungen, welches auf die 3 poligen, aus Permanentmagneten aufgebauten Laufschiene in geeignetem vertikalen Abstand, üblicherweise wie beim TR 09 10 mm, aufgesetzt wird und nach seiner Herunterkühlung unterhalb seiner Sprungtemperatur von -183°C mittels flüssigem Stickstoff Supraleitung erlangt.

Gleichzeitig wird aber auch durch das Einfrieren einiger es durchdringender Magnetlinien eine vorgegebene stabilisierte Position erreicht, vergleichbar einer Art Klettverbindung. Diese Stabilität resultiert aus der Verunreinigung des Stoffes und läßt Höhen und Seitenführung des Magnetschwebefahrzeugs in allen Lageformen solange gesichert, wie die Sprungtemperatur unterschritten bleibt. Bei Überschreitung derselben fällt das Fahrzeug der Schwerkraft folgend wieder auf den Fahrweg zurück und muß durch erneute Kühlung seiner Tragelemente neu programmiert werden. Der Vortrieb erfolgt danach durch einen Drehstrom-Asynchron-Linearmotor mit max. 3,4 KW Leistung in der Mitte des Fahrweges. Der Verbrauch an flüssigem Stickstoff wurde für das Versuchsfahrzeug mit 1-4 Liter pro Tag angegeben.

In der anschließenden Diskussion konnten Einzelaspekte dieser Technik sowie deren Möglichkeiten für den Personen- und Gütertransport unter betriebsnahen Bedingungen debattiert werden. Als weiterführende Fragestellungen ergaben sich hier, wie auch in den folgenden Einzeldiskussionen:

1. Inwieweit eignet sich das System für höhere Geschwindigkeiten bezüglich Seitenführung, Wetterbeständigkeit, Wartung und Transport schwererer Lasten?
2. Ist es möglich die relativ aufwendige, wenngleich stromsparende Permanentmagnetausstattung, Stichwort seltene Erden, durch eine solche aus anschaffungsgünstigeren Elektromagneten zu ersetzen?
3. Könnten diese dann auch durch Synchronisierung mit dem Linearmotor so gesteuert werden, daß nur der befahrene Teil der Strecke unter Magnetismus steht?
4. Läßt sich der Kühlmittelverbrauch durch angepaßte Isolierungen an Zuführung, Kryostat und Supraleitelement weiter senken?
5. Inwieweit besteht zukünftig Bedarf an einer Freilandteststrecke, z.B. an der TVE in Lathen?

Die danach ermöglichte Mitfahrt im zweiseitigen Versuchsfahrzeug verlief auf der ovalen und etwa 80 Meter langen Teststrecke, völlig lautlos, berührungs-, ruck- und erschütterungsfrei mit ca. 20 km/h und begeisterte alle Teilnehmer erkennbar, ebenso auch einen dazugekommenen Vertreter des BUND.

Im Einzelgespräch wurden ihm die Vorteile dieses Systems sowohl für den Nahverkehr bezüglich Emissionsabbau von Feinstaub, Stickoxiden und Schall, als auch für den Ersatz des Kurzstreckenfluges bezüglich Verminderung verbrannter Kohlenstoffe in der atmosphärischen Klimazone, benannt.

Mit dem Austausch von Adressen, der beiderseitigen Erklärung der Bereitschaft zu weiteren Kontakten und der Bekundung des besonderen Dankes für die Zurverfügungstellung von Lebenszeit und Fachkenntnis an die Protagonisten, endete die Zusammenkunft. Die folgende Studentengruppe stand bereits gespannt vor der Tür.

Protokollant Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel

Innovations-Lunch

8. Februar 2013



Ort: Verkehrshaus der Schweiz,
Luzern
Zeit: ab 11.00 – 14.30 Uhr
Kosten: Die Teilnahme ist kostenlos

„SupraMove“
zu Gast im Verkehrshaus
der Schweiz in Luzern:
Vorankündigung des Innovations-
Lunchs 2013 inkl. Supraleitungsvorführung

SupraTrans

- SupraTrans II - - Die Fahrversuchsanlage -

Fahrzeug

Länge	2500 mm
Breite	1200 mm
Masse mit Nennlast (2 Personen)	600 kg
Supraleitermaterial	YBCO
Max. Leistung Antrieb	3,4 kW
Max. Schubkraft	600 N
Max. Beschleunigung	1 m/s ²
Max. Geschwindigkeit	20 km/h

Technische Änderungen vorbehalten!



Kenndaten der Fahrversuchsanlage

Fahrweg

Spurweite	1000 mm
Fahrweglänge	80 m
Mittlerer Kurvenradius	6,5 m
Mittlere Flussdichte im Luftspalt	0,6 T
Abstand Supraleiter - Magnetschiene	13 mm
Lichter Luftspalt unter Kryostat	10 mm

Fahrweg

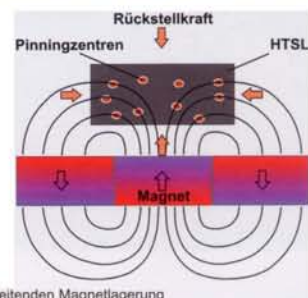
- Fläche, modularig leicht kombinierbare Gleissegmente
- Flexible Geometrie der Trassenführung realisierbar

Fahrzeug

- Antrieb mittels Drehstrom-Asynchronlinearmotor (Fa. Oswald)
- Induktive Energieübertragung vom Fahrweg zum Fahrzeug (System Conductix Wampfler)

Leittechnik

- Überwachung und Beeinflussung des Fahrbetriebes (Fa. ELBAS)
- Reaktion auf das Fahrverhalten anderer Fahrzeuge
- Automatische oder manuelle Fahrzeugsteuerung



Prinzip der supraleitenden Magnetlagerung

Wirkungsweise supraleitender Vernetzung.

Politiker glauben, unendlich viel Zeit zu haben

Ein guter Planer weiß, die schlimmsten Fehler werden bei einem Großprojekt wie dem Berliner Flughafen am Anfang

Zur Person

■ Albert Speer ist weltweit angesehen als Städteplaner und Architekt. Seine Karriere begann er in Architekturbüros in Deutschland, Schweden und der Türkei, beteiligte sich, um dem Schatten seines Vaters zu entgehen, anonym an Wettbewerben, gewann sie und profilierte sich bald als Planer von Rang.

■ Schon 1968 führte er Großprojekte in Libyen durch, baute ganze Stadtteile und Städte in Nordafrika und weitete später seine Tätigkeit als einer der ersten deutschen Architekten nach China aus. Dort ist sein Büro mittlerweile verantwortlich für neue Städte mit Hunderttausenden Einwohnern. Flughäfen, Bahnhöfe, Ministerien, Universitäten und Wohnsiedlungen jeglicher Art – von Frankfurt bis Peking, München bis Schanghai hat er verwirklicht.

■ Dass sich der Achtundsiebzigjährige über das Desaster des Flughafens Berlin-Brandenburg und andere Fehlschläge in Deutschland äußert, beweist seinen Mut: Seit Wochen schweigen Deutschlands Architekten, wenn es um die Berliner Misere geht.

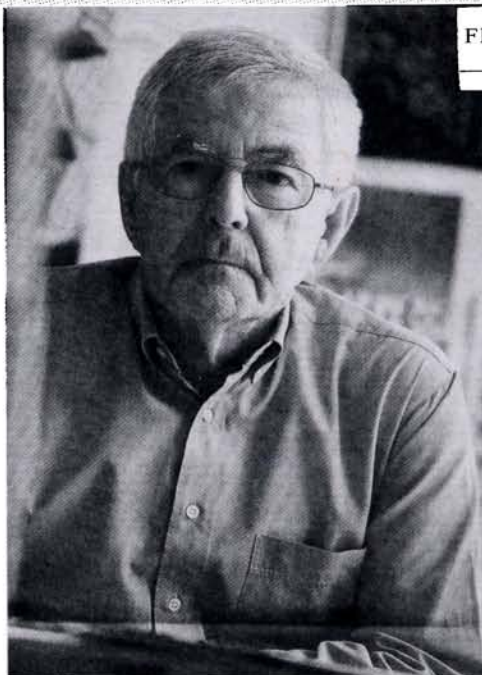
Ich bin in Berlin nach der Wende 1990 von der Industrie- und Handelskammer gebeten worden, mich als Flughafenexperte an einem Gremium zu beteiligen. Experte deshalb, weil wir in Frankfurt den ersten Entwicklungsplan für den ganzen Flughafen gemacht hatten. In Berlin wurde dann darüber diskutiert, welche Standorte in Frage kämen. Einige andere und ich waren dafür, den Flughafen weit rauszulegen, sehr viel weiter als der jetzt geplante. Das wäre damals ganz leicht über die großen Infrastrukturprojekte der Deutschen Einheit finanzierbar gewesen, mit dem Transrapid und allem, was dazugehört. Ohne Beeinträchtigung der Bevölkerung und Lärm, ohne Schäden für Naturschutzgebiete und all die Geschichten.

Warum wurde nichts draus?

Das hat die Stadt Berlin politisch nicht gewollt. Die Politiker wollten einen Flughafen auf ihrer Gemarkung. Das haben sie geschafft, wenn auch nur zu einem Teil. Münchens Flughafen liegt nicht auf dessen Gemarkung, Kölns auch nicht. Aber davon ließen sich die Berliner nicht beeindrucken. Die großen grundlegenden Fehler bei diesen gigantischen infrastrukturpolitischen Werken werden am Anfang gemacht.

Ist das ein weiteres Beispiel für die Provinzialität Berlins? Die große Weltstadt, die dann einen so engen Horizont hat?

Ja – und diese Einstellung ist offensichtlich in Berlin geblieben. Wenn Sie jetzt in den Zeitungen die Erklärung der Rechtsanwälte des Flughafenarchitekten Meinhard von Gerkan lesen ...



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

26. JANUAR 2013 · NR. 22



Windrad in Willich

Foto dpa

Die Flughafengesellschaft hat ihm ja offiziell den Mund verbieten lassen ...

Tja. Wenn man jetzt liest, dass nach zwei Jahren Planung der Auftraggeber plötzlich darauf pochte, dass ein Flughafen auch Leben braucht, ist das eine Blamage. Die Erkenntnis gibt es seit mehr als zwanzig Jahren, dass große Flughäfen allenfalls fünfzig Prozent ihres Umsatzes mit den Flugzeugen machen und in der Regel mehr als sechzig Prozent mit anderen Dingen von der Shopping Mall über Gastronomie bis zu Hotels. Frankfurt und Schiphol waren da Vorreiter. Berlin fällt das nach zwei Jahren ein! Da sieht doch jeder, dass da nicht strukturiert wird und nichts organisiert und durchdacht ist.

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

FREITAG, 1. FEBRUAR 2013 · NR. 27

10 Hamburger Abendblatt

Donnerstag, 18. Oktober 2012



Der Mann, der Wellblech fliegen ließ

AUSZÜGE

Vom Badeofen zum Verkehrsflugzeug / Vor fünfzig Jahren ist Hugo Junkers gestorben / Von Dieter Vogt

Ein Aachener Kollege, Professor Reißner, der den Brüdern Wright nachempfand, regte Junkers 1909 zum Bau von Flugmaschinen an. Das war zu einer Zeit, als es in Deutschland erst zwei erfolgreiche Flieger gab. Junkers rechnete an der Sache lherum und kam zu verblüffenden Ergebnissen. Ihm schwebte ein Flugzeug ganz aus Metall vor — er war ja Spezialist in Blechverarbeitung. Ihm schwebte ferner vor: ein Flugzeug, das nur aus einem dicken Flügel besteht und alle Widerstand erzeugenden Teile in sich trägt, die Nutzlast, die Motoren, auch die Verstreben. Am 1. Februar 1910 wurde Junkers' berühmtes „Nurflügelpatent“ (DRP 253788) ausgestellt. Er begann mit Windkanalversuchen, als der Weltkrieg ausbrach.

Mit eigenen Mitteln zauberte er ein Flugzeug zusammen, das ungläubiges Staunen hervorrief: ein Ding aus Stahl und Eisenblech, freitragende Flügel, nicht ein einziger Spannungsdraht. Wider Erwarten flog das Ding. Der „Blechesel“ J 1, der sich am 12. Dezember 1915 in Döberitz zum Jungfernflug erhob, erreichte die phantastische Geschwindigkeit von 175 Kilometern in der Stunde. Aber die Steigleistung war mäßig und schien die Vorurteile zu bestätigen. Junkers sah sich auf dem richtigen Weg. Er ließ das Modell J 3 mit Aluminium-Wellblech beplanken, einer leichten, steifen Haut, die nach Käferart auch Stützfunktion hatte. Das Wellblech wurde Junkers' Markenzeichen in der Luft.

Sein Anteil an der Kriegsproduktion war verschwindend gering. Im Auftrag der Heeresleitung baute er gepanzerte Infanterieflugzeuge (J 4). Auf höhere Weisung tat er sich 1917 mit dem erfolgreichsten Gastarbeiter der deutschen Flugzeugindustrie, Anthony Fokker, zusammen, aber dabei kam nicht viel heraus. Es gehört zu den delikaten Pointen der Wirtschaftsgeschichte, daß die Stunde des Flugzeugbauers Junkers zu Beginn der zwanziger Jahre schlug, als die Alliierten den besiegten Deutschen das Flugzeugbauen verboten.

Am 13. September 1919 stieg ein einmotoriges Wellblech-Flugzeug mit acht Personen an Bord auf 6750 Meter Höhe. Das war Weltrekord. Die Junkers F 13, auf den Namen „Annelise“ getauft, hat Luftfahrtgeschichte gemacht. Sie war das erste für den zivilen Luftverkehr entworfene Flugzeug und Vorbild aller späteren Airliner: Tiefdecker, Ganzmetall, Doppelsteuer, Anschnallgurte für die Passagiere. In den wilden Gründerjahren der Verkehrsluftfahrt spielte die F 13 eine überragende Rolle. Sie flog nach Osteuropa und Skandinavien, sie überquerte den nordamerikanischen Kontinent und die Anden, sie eröffnete den Flugverkehr in Persien, Bolivien und Spanien, auf Rädern, Schwimmern und Schneekufen. Mit vier Passagieren war sie ausgebucht. Etwa tausend F-13-Flugzeuge wurden gebaut, viele im Ausland, wo die Bestimmungen des Versailler Vertrages nicht wirksam waren. Junkers war ein führender Wegbereiter der Handelsluftfahrt. An allen Enden der Welt organisierte er Fluggesellschaften, die seine Maschine einsetzten. Seine Luftverkehrsabteilung wuchs sich zu einem international verstrickten Unternehmen aus.

Der Unternehmer blieb Forscher. Zu den Geheimnissen seines Erfolges gehörte eine „Materialprüfungsanstalt“, die nur durchgehen ließ, was hundertprozentig in Ordnung war. Ein amerikanischer Industrieller schüttelte beim Besuch der Junkers-Werke nur den Kopf: „Das ist ja keine Fabrik, das ist eine Universität.“ Junkers nannte sein Werk gern eine „technisch-wirtschaftli-

che Forschungsanstalt mit Werkstätten“. Er war ein Ausnahmemenschen, auch physisch. Mit einer verkrüppelten linken Hand geboren, zwang er sich zeitlebens sportliche Leistungen ab — offenbar mit der gleichen Verbissenheit, die er beim Arbeiten zeigte. Noch mit sechzig Jahren schaffte er die Riesenwelle am Reck, mit siebzig den Handstand, und bis zuletzt lief er Schlittschuh.

Die Regierung hatte ihn ermutigt, ein Werk in der Sowjetunion aufzubauen; aber die versprochene Staatsbeihilfe blieb aus. Für Junkers endete das Abenteuer in Fibi bei Moskau mit einem Fiasko. Er hatte zwölf Millionen Mark Schulden. Das Gerangel um die Sanierung dauerte Monate („Die Presse



Hugo Junkers

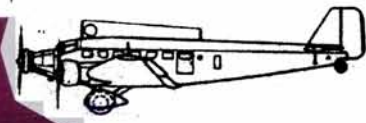
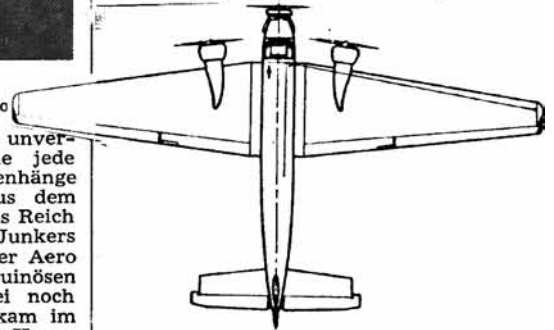
Foto

mischte sich zum Teil in völlig unverantwortlicher Weise und ohne jede Kenntnis der Sachzusammenhänge ein“). 1925 wurde Junkers aus dem Luftverkehr hinausgeworfen. Das Reich vereinigte die Konkurrenten „Junkers Luftverkehr AG“ und „Deutscher Aero Lloyd“, die in einem beinahe ruinösen Wettbewerb standen und dabei noch Subventionen forderten — so kam im Januar 1926 die „Deutsche Luft Hansa AG“ zustande.

Der Konzernchef Junkers, der auf die siebzig zuzug, hatte den Höhepunkt seiner Macht, nicht aber seines Ruhms überschritten. In Dessau wurden nach wie vor zukunftsweisende Flugzeuge konstruiert. Mit einer W 33 gelang Hermann Köhl 1928 die erste Ost-West-Atlantiküberquerung. Etwa gleichzeitig mit Claude Dornier (Do-X) verwirklichte Hugo Junkers seinen alten Traum vom wirtschaftlichen Großflugzeug. Die

G 38 war damals das größte Landflugzeug der Welt. Es wog 23 Tonnen, hatte 44 Meter Spannweite und konnte 34 Passagiere befördern. Dieser Gigant kam dem ursprünglichen Nurflügel-Konzept recht nahe: die Tragflächen waren an der Wurzel etwa zwei Meter dick und nahmen nicht nur Motoren und Tanks, sondern auch Passagiere hinter gewölbten Glasfenstern auf; der rudimentäre Rumpf wirkte wie ein Anhänger, das nur noch als Leitwerkträger diente. Die Luft Hansa setzte den frühen Jumbo auf der Strecke Berlin—London ein.

Aber Junkers' Clou war die „Tante Ju“, eine Nachfahrin der W 33, die wiederum eine Nachfahrin der F 13 war. Die Ju 52 flog zuerst einmotorig. Als der Chefkonstrukteur Zindel ihr dann die Drei-Motoren-Sicherheit der G 31 gab, war der Erfolg nicht mehr aufzuhalten. Die Ju 52 gilt als das zuverlässigste Verkehrsflugzeug der dreißiger Jahre. Sie wurde das Rückgrat der Luft-hansa und vieler anderer Gesellschaften in vierzig Ländern. Bei der Luftwaffe machte sie eine zweite Karriere als Transporter im großdeutschen Luftraum zwischen Eismeer und Sahara. Fünftausend Ju 52 wurden gebaut. Hugo Junkers hat nur noch den Anfang ihres Triumphzuges miterlebt.

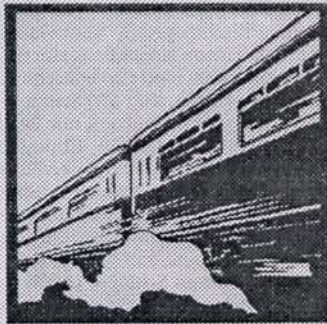


31. Januar 1983
Frankfurter Allgemeine Zeitung

Warum tun wir uns das an?

Lärm macht krank. Aber wir tun nicht nur nichts dagegen, wir lassen es zu, dass es überall immer lauter wird. Da hilft nur eines: Wir brauchen ein Lärmbewusstsein. *Von Lucia Schmidt*

Dieser Mensch hat am 5. Februar 2000 Deutschland einen Schaden zugefügt!



Wieder auf dem Boden: Hartmut Mehdorn
Foto Matthias Lüddecke

Stetige Kostensteigerungen bei Bahnprojekten

In seinem Leitartikel „Menetekel in Stuttgart“ (F.A.Z. vom 13. Dezember) schreibt Günther Nonnenmacher am Schluss, die Bahn müsse einen Plan vorlegen, wie sich ein anderer Bahnhof „mit weniger Geld bauen“ lasse. Warum muss überhaupt „ein anderer Bahnhof“ gebaut werden? Trotz der Abbruch- und Ausschachtungsarbeiten der Bahn zur Vorbereitung der Bauarbeiten für das Immobilienprojekt Stuttgart 21 ist der jetzige Bahnhof voll funktionsfähig. Bevor die Bahn mit vorbereitenden Arbeiten für ihr Immobilienprojekt begann, lagen der Stuttgarter Hauptbahnhof und der Leipziger Hauptbahnhof an der Spitze der Pünktlichkeitsstatistik deutscher Großstadtbahnhöfe (Stiftung Warentest, in einem Jahr war Leipzig der pünktlichste, im anderen Stuttgart). Kapazitätsprobleme gab und gibt es in diesen Bahnhöfen nicht (im Gegensatz zu vielen Durchgangsbahnhöfen wie zum Beispiel der Hamburger Hauptbahnhof und der Kölner Hauptbahnhof).

Der Schlussfolgerung, Großprojekte seien nicht mehr durchsetzbar, weil niemand in der Lage sei, ihre Kosten realistisch einzuschätzen, kann ich nicht zustimmen. Im Falle des Immobilienprojekts S 21 war eine realistische Kostenschätzung aus politischen Gründen gar nicht gefragt. Von Anfang an hatten unabhängige Institutionen wie der Bundesrechnungshof sowie Fachleute, die nicht von der Deutschen Bahn abhängig waren, die Kosten realistisch eingeschätzt. Kritische Stimmen innerhalb der Bahn wurden unterdrückt. Wer sich die Kostensteigerungen bei Bahnprojekten in den vergangenen Jahrzehnten vor Augen geführt hatte,

der wusste, dass mindestens mit einer Verdoppelung der öffentlich genannten Kosten zu rechnen war. Ich nehme das Beispiel der Leipziger City-S-Bahn: Für zwei 3,9 Kilometer lange, eingleisige Tunnelstrecken mit vier unterirdischen S-Bahnstationen veranschlagte die Bahn im Jahr 2002 rund 572 Millionen Euro, 2010 war man bei 960 Millionen angelangt. Im Falle des Stuttgarter Projekts sind übrigens etwa 60 Kilometer Tunnel durch geologisch schwierige Bereiche zu bauen. Mit den von der Deutschen Bahn jetzt genannten Mehrkosten dürfte es bei weitem nicht sein Bewenden haben. Sie schreiben ja auch, dass die eigentlichen Tiefenbohrungen noch gar nicht begonnen hätten.

Im Übrigen ist der wichtige Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt 1,3 noch nicht ergangen, weil hier die Bahn die IC-Züge Zürich-Stuttgart künftig auf S-Bahn-Gleisen fahren lassen will, um Geld zu sparen, wogegen sich das Eisenbahnbundesamt bislang sträubt. Dass das Immobilienprojekt S 21 so heftigen Widerspruch gefunden hat, lag einerseits an der Motivation der Befürworter (neu zu erschließender Raum für Bauprojekte), andererseits daran, dass ein voll und gut funktionierender Bahnhof mit 16 Bahnsteiggleisen abgebaut werden soll, womit auch ein Kapazitätsrückbau verbunden ist: Der unterirdische Bahnhof wird mit seinen acht Gleisen weniger leistungsfähig sein, wie sich inzwischen herauskristallisiert hat, ganz abgesehen davon, dass er im Gegensatz zum jetzigen kein barrierefreies Umsteigen mehr möglich macht.

HENRICH TIESSEN, KONSTANZ

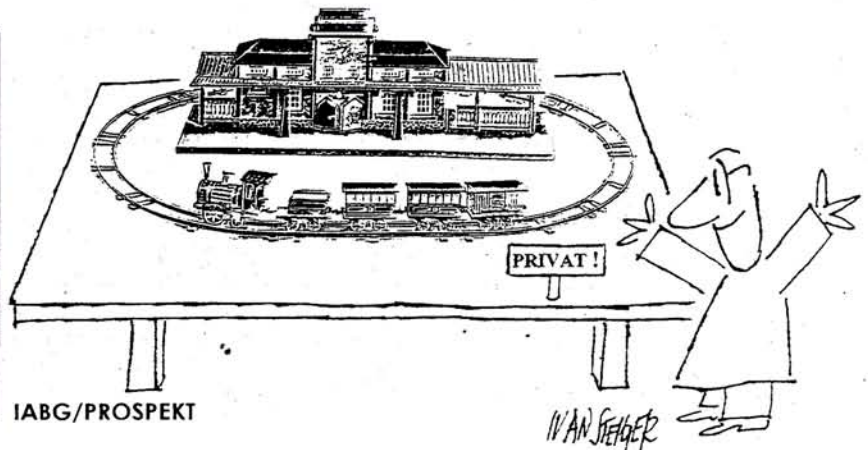
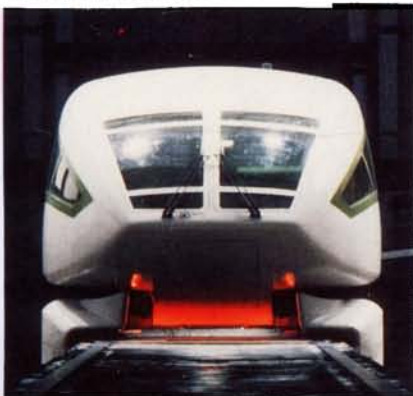
FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
— 24. AUGUST 2012 · NR. 197 · SEITE 29

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
— SEITE 6 · MONTAG, 24. DEZEMBER 2012

Hartmut Mehdorn fliegt nicht mehr / oder schon wieder!

Überraschender Rücktritt des Air-Berlin-Chefs / Wolfgang Prock-Schauer wird Nachfolger

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
DIENSTAG, 8. JANUAR 2013



IABG/PROSPEKT

VAN STELGER

In memoriam: Georg Leber



Bundesminister Georg Leber lässt sich das Transrapid-Funktionsmodell TR01 vorführen
(Quelle: Screenshot aus „Die Transrapid Story“)

Am 21. August 2012 verstarb der ehemalige Bundesminister Georg Leber im Alter von 91 Jahren. Georg Leber erblickte am 7. Oktober 1920 in Obertiefenbach, Hessen das Licht der Welt. Seine politische Laufbahn begann als Abgeordneter der SPD 1957. Er trat das Amt des Bundesverkehrsministers im Kabinett der CDU-SPD-Regierung am 1. Dezember 1966 an. In dieser Zeit entwickelte er den sogenannten „Leber-Plan“, in der es um die Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Schiene ging. Dieser konnte jedoch nur wegen zahlreicher Widerstände nur in geringem Umfang durchgesetzt werden. Am 1. August 1969, noch zu Zeiten der Großen Koalition, gab er die Anfertigung der "Hochleistungs-Schnellbahn-Studie" in Auftrag. Diese sollte unter anderem klären, welche Verkehrssysteme den Herausforderungen durch das steigende Verkehrsaufkommen gerecht werden könnten. Sie wurde am 22. Dezember 1971 fertiggestellt.

Leber behielt sein Amt in der nachfolgenden Legislaturperiode unter der SPD-FDP-Koalition bei. Er hatte nach den Worten von Stefan H. Heidrich „klare Erkenntnisse der prekären Verkehrssituation“. Und „mit einem Weitblick, der auch über die Legislaturperiode seiner Regierung hinausging, war er entschlossen, auch unübliche Wege zu gehen, eine nachhaltige Verkehrsverbesserung in die Wege zu leiten“.

Bei der Grundsteinlegung für die Pilotstrecke Hamburg-Berlin im Herbst 1998 durch Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann war Georg Leber in Würdigung seiner Verdienste und die der damaligen SPD um diese Technologie als Ehrengast geladen. Das ZDF „Heute-Journal“ zeigte einen Tag nach seinem Tod während der Verlesung der Nachricht hierüber die Filmsequenz mit der Vorführung des TR01. Diese war am 15. Dezember 1971 entstanden, als er zusammen mit seinen Kabinettskollegen zu Besuch war, wo aus dem weltweit ersten Labormodell TR01 von 1970 ein ansehnliches 40kg schweres Funktionsmodell mit einer ca. 30 m langen Fahrbahn gefertigt worden war.

Michael Dittmer
© GFM-eV 2012

SEITE 14 · DIENSTAG, 12. FEBRUAR 2013 · NR. 36
FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

Weitblick? Man kann den Transrapid auch schon von hier unten sehen!



Glosse der Redaktion

Geschichte sagt man, wiederholt sich nicht, aber ein Aspekt dessen, was vor 2600 Jahren beim Turmbau in Babylon auch geschah, wiederholt sich tatsächlich bis zum heutigen Tag. *Wohlan laßt uns eine Stadt und einen Turm bauen, berichtet die Alte Schrift, des Spitze bis zum Himmel reiche, daß wir uns einen Namen machen.* Aha, einen Namen machen!

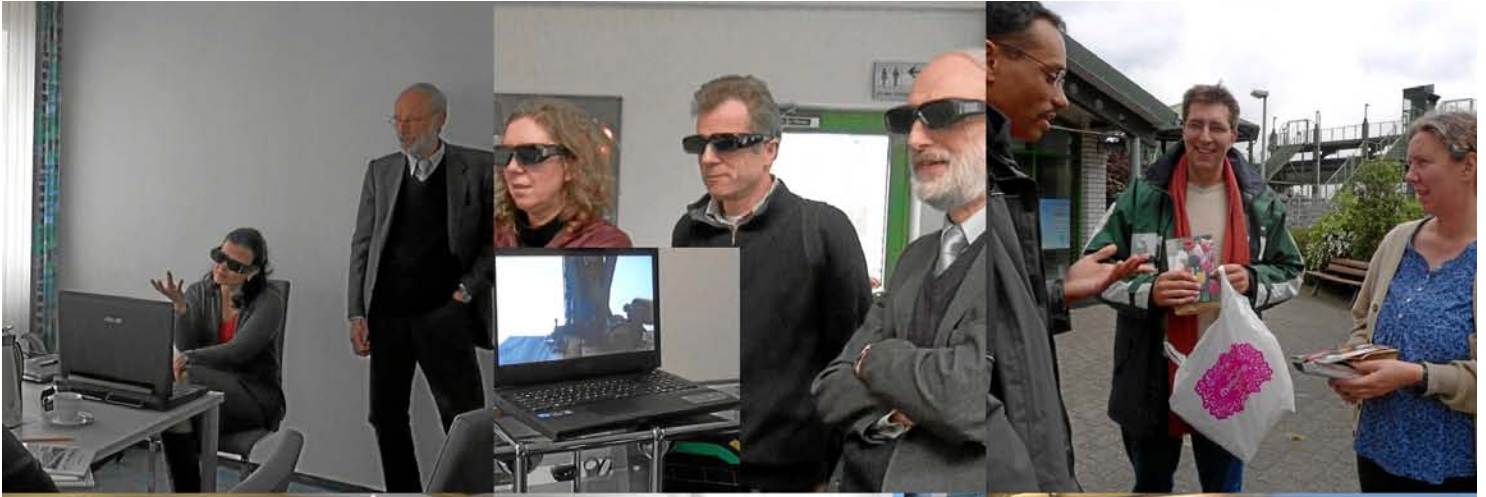
Das könnten Politiker gesagt haben, auch wenn es in diesem Fall nur ein Gottkönig war, aber versuchen tun sie es mehr oder weniger ebenso, sich einen Namen zu machen und oftmals gerade mit dem, was sie am wenigsten können. Und so bauen sie was keiner so wirklich braucht, Riesenbahnhöfe unter die Erde in quellfähigem Grund, Hauptstadtflughäfen auf der Erde in märkischem Sand, Hafenoperen über der Erde auf Denkmälern glorreicher Vergangenheit, selbstverständlich mit dem Geld ihrer Wähler und auf ausschließliches Risiko anderer. Getreu der Devise, wir brauchen keinen Rat, wir raten selber. Und abgehoben ignorieren sie die im Quadrat der Bauzeit wachsenden Herstellungskosten, ebenso die allseits anerkannten Regeln der Baukunst, die warnenden Hinweise von Fachleuten und halten zu guter letzt die Formel $ql^2/Achtel$ eher für einen Weinschoppen denn für ein maximales Moment. Wenn's dann nicht klappt, praktizieren sie das, was sie unter ihrer Verantwortung verstehen, leugnen, aussitzen, weitermachen und selbstverständlich Untergebene entlassen. Sie treten mit großer Geste von Aufsichtsratsposten zurück und verzichten großzügig auf Nebeneinkünfte, die der Öffentlichkeit bis dahin gar nicht bekannt gewesen waren. Persönlich getragener Schadensersatz, wie er für jeden von uns gälte, kommt ihnen nicht in den Sinn. In Babel gab's dann eine Sprachverwirrung, *wohlan laßt uns herniederfahren und ihre Sprache daselbst verwirren*, die schließlich das Allerschlimmste verhütete.

Kürzlich referierte MdB Röttgen im DLF über Atommüllbeseitigung. Ich rufe an und erkläre ihm kurz das Wesen der Anreicherung und Spaltung von Uran 235/238, und stelle ihm dar, daß sein Atommüll 98,5% nukleare Restenergie repräsentiert und es sinnvoller wäre, diese sorgfältig für zukünftig mögliche Nutzung zu deklarieren und aufzubewahren. Er sagt, ich hätte viel Zahlen genannt und davon verstünde er nicht so viel, und im übrigen ginge es hier thematisch ausschließlich um Beseitigung des Mülls/sic! Während ich noch darüber nachdenke, was er mir damit sagen will, kommt mir der Lehrer in den Sinn, der nach vielen Jahren auf der Straße seinem ehemaligen Schüler begegnet. Man erkennt sich, unterhält sich nett, schließlich sagt der Lehrer, darf ich fragen was sie beruflich machen. Sagt der Schüler mit selbstbewußter Attitüde, ich bin Kaufmann. Was, staunt der Lehrer, sie waren doch mein schwächster Schüler in Mathe. Ja, ja sagt der, ich bin Kaufmann, ich kaufe Sachen für 5 € ein und verkaufe sie dann für 10 € und von den 5% Gewinn kann ich gut leben. Hier mischt sich meine treusorgend Gattin ein und bemerkt in der ihr eigenen Klarheit, komm wieder runter, der muß doch Atommüll sagen, denn wenn er sagt, daß er Energie vergraben will, halten ihn die Leute für verrückt. Also gut, wir veranstalten einen Atomausstieg, bedenkt man allerdings, daß 10 Mio. Atome aneinandergereiht kaum einen Millimeter ausmachen, steht uns eine bemerkenswerte artistische Leistung bevor. Und was macht unsere Kanzlerin, die versprochen hat den Klimawandel zu stoppen, mit dem Zentralgestirn, darf das einfach weiter atomare Wasserstoffusion betreiben, die wir hier immer noch nicht schaffen? Aber nein, wir setzen auf erneuerbare Energien, bedenkt man allerdings, daß gemäß Helmholtz und seinem Lehrsatz vom Erhalt der Energie, nur Umformung von Energie möglich ist, erneuert sich da rein gar nichts. Na, solange sich das noch nicht rumgesprochen hat, machen wir Windstrom und geben den Polen Geld, damit sie ihn uns abnehmen wenn zu viel Wind weht oder wir ihn gerade nicht brauchen, gleichzeitig aber immer noch nicht wissen, wie wir ihn speichern sollen. Ach ja richtig, speichern müssen wir ja auch, daran haben wir gar nicht gedacht! Na, da loben wir flugs eine Prämie aus und das dumme Schnäppchenvolk kauft zum teuren Strom auch noch die Batterien.

Die Menschheit hat sich in einem schmerzhaften Prozeß von autoritären Sippenbossen, Gottkönigen, Kaisern von Gottesgnaden und Duodezfürsten, Diktatoren und ihren Unterdrückungsmechanismen zur Demokratie befreit. Könnte es denn wirklich sein, daß diese ganz und gar von sich berauschte Volksvertreterpezies gar nicht unter der anhaltenden historischen Sprachverwirrung leidet, sondern sie vielmehr zu einer für sich praktischen Begriffsverwirrung domestiziert hat, um uns damit um so besser zu manipulieren und an der Nase herumführen zu können?

Haben wir uns also die ganze Zeit täuschen lassen, als sie uns ein Transrapidprojekt nach dem anderen vorgaukelten und danach aus vorgetäuschten Gründen gleich wieder stornierten? Ja, wären die, die glauben alles zu können und zu dürfen, überhaupt in der Lage gewesen, die dafür erforderlichen Fahrwegstützen überhaupt in die Reihe zu kriegen? Hätten die es denn überhaupt geschafft, den Transrapid für uns zum Schweben zu bringen? Fragen die mir nicht aus dem Kopf gehen und mich an den hanseatischen Leitsatz erinnern, was die Alten zu bereiten sich bemüht haben, mögen die Jungen bewahren und weiterführen. Es ist immer noch nicht geschafft und wir dürfen nicht nachlassen es zu wollen, meint Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel

Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)



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