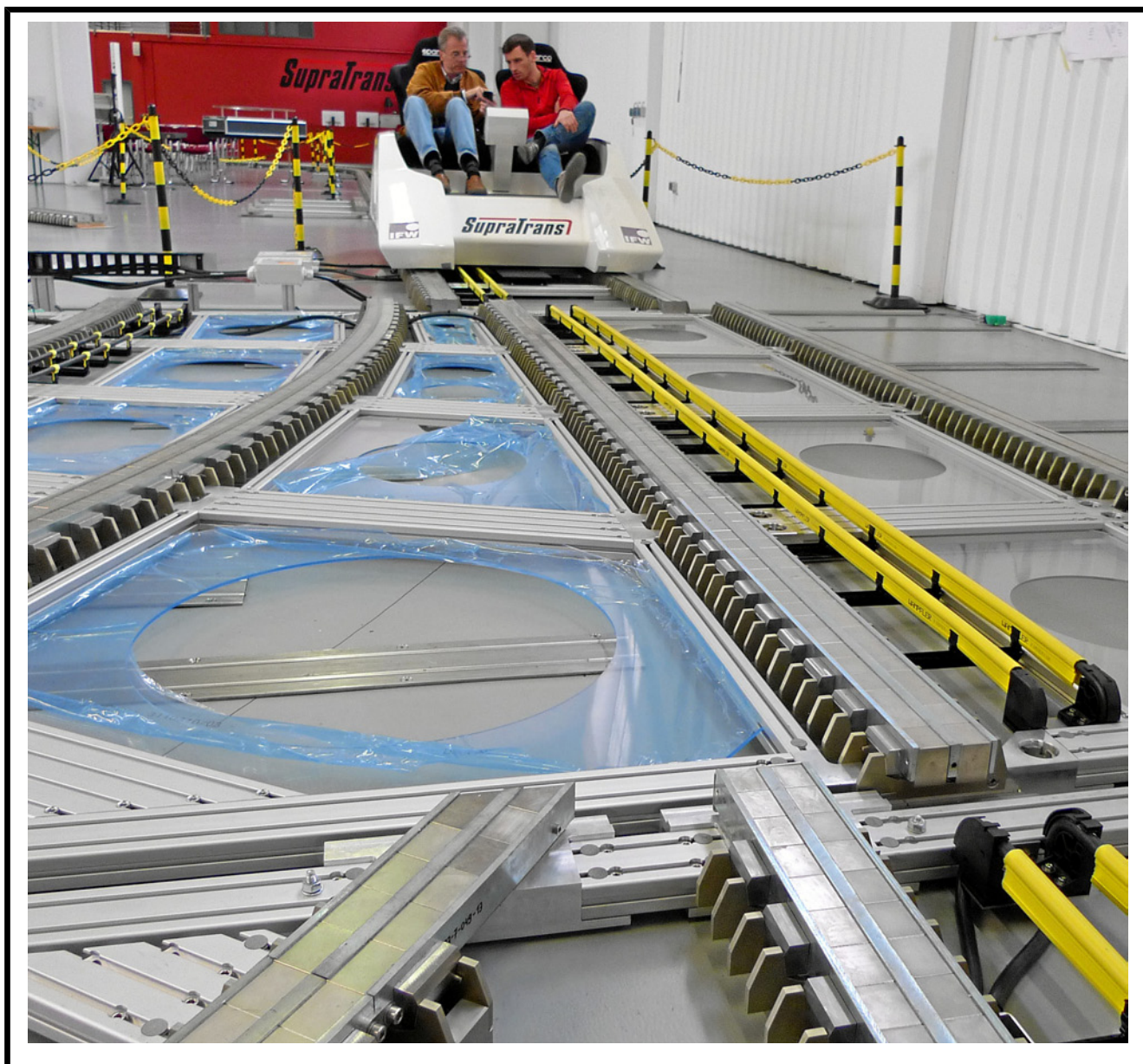


GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBETECHNOLOGIE



Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

Werte Mitglieder,

das vergangene Jahr war politisch das Jahr der großen Koalition. Wenn es aber im Parlament eine große Koalition gibt, gibt es in eben diesem Parlament auch nur eine kleine Opposition und so muß es zwangsläufig zu Reaktionen außerparlamentarischer Opposition kommen. Und wenn sich dann auch noch die politischen Eliten in ihrer eigene Welt isolieren, Dinge durch Aussitzen, Verdrängen oder Ignorieren zu erledigen trachten, noch energischer die Augen verschließen und sich Anregungen noch verbissener verweigern, entsteht Bewegung, bei denen die sie guten Glaubens gewählt haben, aber auch bei denen, welche sie mit dem Vorwurf falscher Gesinnung mundtot zu machen versuchen.

Die Konflikte sind allgemein bekannt und müssen hier nicht aufgezählt werden, außer vielleicht der Verkehrspolitik. Hier werden ständig irgendwelche Entscheidungen getroffen ohne über deren Weiterungen, deren Ganzheitlichkeit ernstlich nachzudenken. So war es beim Transrapid, der einsatzbereit als zu teuer diffamiert wurde, freilich ohne die höheren aber verdeckten Kosten von Rad/Schiene jemals sorgfältig auszuweisen. So war es bei den hochgelobten neuen Energien, die gar nicht so neu waren und denen im Ausland keiner folgt, anstatt die Wasserstoffusion voranzutreiben. So zeichnet es sich beim Elektroauto ab, wo am Schluß ein weiteres System in bundesdeutschen Garagen rumstehen wird, anstatt über ein vernetztes, integrierendes Verkehrssystem nachzudenken. So bei der Maut, die gar nicht nötig wäre, würde man sich europäisch einigen. Man kann das unbegrenzt fortsetzen.

Und so gehen die Menschen eben notgedrungen auf die Straße um gegen neue, lärmintensive ICE-Strecken zu wehren, die nicht nötig wären gebe es den Transrapid, gegen riesige Stromtrassen, die nicht nötig wären, würde man Supraleittechnik einsetzen, gegen öde Schallschutzzäune, gegen stinkende Gäranlagen, und wie es scheint gegen alles, was einer verblendeten, beratungsresistenten Menschengruppe irgendwie einzufallen vermag.

Sie haben Zweifel, dann lesen Sie mal den Schriftverkehr unserer Mitglieder mit Ministerien, Redaktionen und Interessierten und genießen Sie die bezeichnende Stereotype, „wir sind verkehrstechnisch gut versorgt, prüfen keine weiteren Systeme und bedauern Ihnen nichts anderes mitteilen zu können!“ Inzwischen bauen und vermarkten die Chinesen den ICE, Siemens plant größere Entlassungen und Thyssen/Krupp wurschtelt bei den Linearmotoren, Langstreckenbusse ersetzen zunehmend die Bahn, Lkw tragen die Hauptlast des Gütertransportes und der PKW bleibt Hauptverkehrsmittel mit allen bekannten Folgen. Treffen sich zwei Schneeflocken, sagt die eine, ich flieg nach Bayern zum Skifahren, sagt die andere, ich nach Norddeutschland, Schneechaos machen, sagt die erste, soll ich helfen, erwidert die zweite, danke, das schaff ich schon alleine. Man denkt, daß dies nicht gut gehen kann und wir gefordert sind.

Walter Back, Büro für Umwelttechnik, Rhönstr. 3-5, 63811 Stockstadt, Tel. 06027 407 597, Fax. 06027 407 612:

„Beim siebten Wirtschaftsgipfel, Feb. 2015, diskutierten 50 Spitzenvertreter der Wirtschaft mit der Bundeskanzlerin und mit Bundesministern, **Thema „Wie gelingt die Wende“**. In allen vielfältigen Antworten der Wirtschaftsführer war direkt und auch indirekt u.a. auch der Wunsch nach mehr Investitionen für den Infrastruktur-Bereich enthalten. Jedoch hat dafür niemand ein Konzept vorgelegt, das umfänglich, politisch, fortschrittlich und sozial so konstruiert und verknüpft wäre, wie ich es **für die wichtigste Zukunftsaufgaben Europas unter www.wb-ideen.de konzipiert habe**. Damit sich Fachleute ungehemmt ins öffentliche und politische Tagesgeschehen mit Fachbeiträgen einbringen können, **habe ich eine Stiftung gegründet** und suche für diese diverse Vorstände und Kuratoriumsmitglieder als Fachleute. Hier für Magnet-Technik-Fahrzeuge Fachleute, die eingereichte Vorschläge von Kuratoriumsmitgliedern kompetent beurteilen können und durch ihr Urteil mitentscheiden, was die Stiftungsvorstände als das Günstigste für das Gemeinwohl halten und was der Wählerschaft im Namen der Stiftung empfohlen wird. Dazu lade ich Sie herzlichst ein.“

Auch bitten wir um Überweisung Ihres Jahresbeitrages, möglichst und zur Entlastung unseres ehrenamtlichen Kassenwarts im ersten Quartal. Die neuen Überweisungsmodalitäten entnehmen Sie bitte dem Beitrittsformular am Ende des Jahresheftes.

Das Titelbild zeigt die Versuchsanlage des Helmholtz Institutes in Dresden. Hier wurde inzwischen für das Supratrans-System eine Weiche entwickelt und erprobt. Dipl.- Math. Michael Dittmer hat sie fotografiert und für uns als Titelblatt gestaltet. W.H.RUMPEL

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 genannte Verfasser

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

Inhaltsverzeichnis:

<u>Vorwort</u>	<u>Seite 1</u>
<u>Inhaltsverzeichnis</u>	<u>Seite 2</u>
<u>Organisation</u>	<u>Seite 3</u>
<u>Geleitwort des 1. Vorsitzenden</u>	<u>Seite 4-6</u>
<u>GFM-Hauptversammlung</u>	<u>Seite 7</u>
<u>Protokoll der HV</u>	<u>Seite 8</u>
<u>Brief an die Kanzlerin</u>	<u>Seite 9</u>
<u>Supraleiterkabel bei RWE in Essen</u>	<u>Seite 10-11</u>
<u>Transportbranche begehrt auf</u>	<u>Seite 12</u>
<u>Erstes Raketenflugzeug Heinkel 176</u>	<u>Seite 12</u>
<u>Vor 20 Jahren: MSB Hamburg-Berlin beschlossen</u>	<u>Seite 13-14</u>
<u>"Deutschland wird mobil" im Verkehrsmuseum Dresden</u>	<u>Seite 15</u>
<u>Brief an die Redaktion</u>	<u>Seite 16</u>
<u>Piraten fordern Magnetschwebbahn Dresden-Prag</u>	<u>Seite 17</u>
<u>Vielzwecktrasse Typ 6</u>	<u>Seite 18</u>
<u>Brief an die Piraten</u>	<u>Seite 19</u>
<u>Piraten zu BER</u>	<u>Seite 20</u>
<u>Transrapid-Begegnungstreffen in Lathen</u>	<u>Seite 21</u>
<u>Eingangsvortrag und Nachtrag</u>	<u>Seite 22-24</u>
<u>Stellungnahme zu Maybrit-Illner-Sendung</u>	<u>Seite 24</u>
<u>Ausbau der A 92</u>	<u>Seite 25</u>
<u>Fusionsreaktor ITER im Bau</u>	<u>Seite 26-27</u>
<u>Leserbrief zum Schleifkottenbahn-Rückbau</u>	<u>Seite 27</u>
<u>Stellungnahme aus den Niederlanden zum Transrapid</u>	<u>Seite 28-30</u>
<u>Schriftwechsel mit Minister Dobrindt</u>	<u>Seite 31-34</u>
<u>Nachruf Lothar Albrecht</u>	<u>Seite 35</u>
<u>Japan-Maglev</u>	<u>Seite 36-37</u>
<u>Superleitung zur Nordsee</u>	<u>Seite 38</u>
<u>InnoTrans 2014</u>	<u>Seite 39</u>
<u>E-Mobilitätslösung Bombardier</u>	<u>Seite 40</u>
<u>Nachruf Helmut März</u>	<u>Seite 41-42</u>
<u>Schwebeband von Thyssen-Krupp</u>	<u>Seite 43</u>
<u>Literatur: „Im Marionettentheater“ von Günter Steinmetz</u>	<u>Seite 44</u>
<u>Lokführerstreik: Mit der Magnetbahn wäre das nicht passiert</u>	<u>Seite 45</u>
<u>Blijft zweeffrein utopie?</u>	<u>Seite 46</u>
<u>Der Aufzug fährt seitwärts und ohne Seil</u>	<u>Seite 47</u>
<u>Vor 10 Jahren: Wie ein grünes Verkehrsmittel verschwand</u>	<u>Seite 48-50</u>
<u>Supra-Trans-Fahrversuchsanlage in Dresden</u>	<u>Seite 51</u>
<u>Anfänge der Computer im Bauwesen</u>	<u>Seite 52</u>
<u>Statt Glosse: wehrt Euch</u>	<u>Seite 53-54</u>
<u>Rettet die TVE</u>	<u>Seite 54</u>
<u>GFM-Bilderbogen</u>	<u>Seite 55</u>
<u>Aufnahmeantrag</u>	<u>Seite 57</u>
<u>DVD</u>	

Organisatorische Zuständigkeitsbereiche der GFM e.V. 2014/2015

Vorstandsvorsitzender:	Friedrich Wilhelm Merck
Stellvertretender Vorstand:	Dipl.-Math. Michael Dittmer Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel
Vorstandsmitglied:	Dipl.-Ing. FH Robert Gellekum Jörg Lindemann Hans Jürgen Rindfleisch
Kassenwart:	Olaf Carstensen
Kassenprüfer:	Ernst Walter Haensgen D.I. Matthias Latteyer
Protokollführung:	Harald Naglatzki
Mitgliederbetreuung:	D.I. Matthias Latteyer s.o.
Homepage Administrator:	Dipl.-Math. Michael Dittmer s.o.
Jahresheft:	Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel s.o.
Sitz der Gesellschaft:	Hamburg
Amtsgericht Hamburg:	69 VR 16 646
E-Mail:	Info@gfm-magnetbahn.org
Internet:	http://www.gfm-magnetbahn.org/ http://www.pro-transrapid.org/

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**

Vorsicht: Kunde droht mit Auftrag

Von Friedrich Wilhelm Merck

Zum ersten mal seit Gründung der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. zeichnet sich der Rahmen für das heißersehnte Projekt einer Magnetschnellbahnverbindung am politischen Horizont ab.

Die Freie- und Hansestadt Hamburg steht vor einer großen Herausforderung in der Container-Schifffahrt: Die Elbe ist als Zufahrtsweg nur für Frachtschiffe mit einer Kapazität bis etwa 7 000 Standardcontainern geeignet. Der Hamburger Versuch, die Genehmigung für eine weitere Elbvertiefung zu erhalten ist, wie das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig signalisierte, rechtlich kaum durchsetzbar. Damit sind die Handelskammer Hamburg und der Senat nunmehr aufgefordert, sehr bald eine Alternative zu verwirklichen.

Denn selbst wenn es wider Erwarten noch einmal gelingen sollte, die weitere Elbvertiefung genehmigt zu bekommen, würden die

- heute auf den Weltmeeren verkehrenden großen Containerschiffe mit einem Frachtvolumen von 15000 Standardcontainern/TEU den Hamburger Hafen nur mit großen Einschränkungen anlaufen können, denn
- zum ersten, müßten die großen Containerfrachtschiffe zuvor einen Teil ihrer Containerfracht in anderen Seehäfen wie Rotterdam, Antwerpen, London-Ipswich, Southampton oder Le Havre löschen und könnten nur, nicht voll beladen, ihre Rückfahrt ab Hamburg antreten.
- zum anderen wäre während der Kursaison eine Vorbeifahrt der Containerriesen an Ottern-dorf/Niederelbe kaum möglich ohne, daß die dort am Außendeich lagernden Kurgäste von deren Bugwelle fortgespült werden.

Nach alledem ist klar, nur mit einer zum vollständigen Be- und Entladen geeigneten Hafenanlage kann Hamburg die zukünftigen Herausforderungen im Seehafenwettbewerb mit Rotterdam-Antwerpen meistern.

Die zunehmende Beliebtheit Hamburgs als Zielhafen für Kreuzfahrtschiffe könnte nach Ansicht von Fachleuten den Verlust des Containergeschäftes bei weitem nicht ausgleichen. Das hat man auch in der Handelskammer Hamburg verstanden.

Aus internen Kreisen der Firma Siemens AG war irgendwann die Absicht, das Transrapidsystem herstellen zu wollen, bekannt geworden, ebenso sich aber erst ab 2014 für die Realisierung einzusetzen und bis dahin die für die Entwicklung des ICE aufgewandten Mittel zu amortisieren.

Seit 2014 ist jetzt Herr Reiner Köhler vom federführenden Transrapid-Systempartner Thyssen-Krupp als Generalbevollmächtigter für den Transrapid zuständig.

Wirtschaftlich betrachtet, ist der Transrapid einer Gelddruckmaschine vergleichbar, allerdings nicht für den Betreiber, sondern für den Finanzminister im Rahmen seiner Verpflichtung zur staatlichen Daseinsvorsorge. Dies hat seinen Grund darin, daß die Magnetschnellbahn Transrapid die Baukosten innerhalb von etwa drei Jahren nach Investition als Steuereinnahme in die Staatskasse zurückfließen läßt, dazu weitere 75% als Reingewinn für den Fiskus.

Diese Steuereinnahmen werden durch die sogenannten Konsumfolgezyklen erzeugt:

- durch Industrie und Handwerk, die den Transrapid bauen, sowie durch die beteiligten Handelsunternehmen, Rohstoffherzeuger, Dienstleister etc.

- danach in den Folgezyklen etwa durch den Bäcker, der mehr Brot backt und verkauft, den Müller, der mehr Mehl liefert sowie die Landwirtschaft, bei der die Nachfrage nach Getreide steigt.

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr verlagert sich auf die Magnetschnellbahn, ebenso wie Express-güterverkehre. Straße und Autobahnen werden entlastet und geben wieder Raum für den regionalen Nahverkehr.

Die Eisenbahnlinie Hamburg-Cuxhaven wurde bereits unter dem Direktor der HAPAG Albert Ballin, zweispurig gebaut. Im Verlauf des WK II wurde der Südbogen der Ostebrücke zerstört. Die Strecke Stade-Cuxhaven muß also ertüchtigt, elektrifiziert und mit zweispuriger Ostebrücke ausgestattet werden.

Das ist die Stunde der Herausforderung an den Transrapid-Generalbevollmächtigten Herrn Rainer Köhler, der Magnetbahn Hamburg-Cuxhaven auf die Doppelspur zu verhelfen so, daß der Hamburger Hafen und der künftige Containerriesen-Anlegeplatz zwischen Otterndorf und Cuxhaven eine wirtschaftliche Einheit werden und bleiben.

Zum ersten Mal nach all den Blockaden, angefangen mit der Verhinderung der Strecke Hamburg-Berlin, zeigt sich für die Verwirklichung einer Transrapidverbindung in Deutschland der ersehnte Silberstreifen am Horizont.

Wagen wir zum Abschluß einen Blick in die Ferne:

In den USA kommt der Name des Erfinders Tesla endlich zu Ehren. Das bisher leistungsfähigste Elektromobil wurde in Kalifornien nach ihm benannt. Die Patentrechte an dem PKW Tesla wurden freigegeben und zur Nachahmung empfohlen.

Doch in Nordamerika denkt man bereits einen Schritt weiter und möchte die von Hermann Kemper entworfene Ultra-Rohrpost mit mehrfacher Schallgeschwindigkeit, baulich in in einem Röhrensystem, das das Menschen und Güter schnell zu ihrem Ziel bringt, verwirklichen.

In Indien, möchte ein Lehrer des Bewegungs-Schiwananda-Yoga die Magnetschnellbahn nach der Kultur des Landes bauen, als Teilstrecke der historischen Seidenstraße.

Und das ursprüngliche EoroRapid-Kernprojekt in der Türkei kommt mühsam aber beständig voran. Zu meiner rechten Hand liegt in drei Bänden die Berechnung der Energieverschiebung des Frankfurter Professors Walter Greiner und seines Assistenten Joachim Reinhardt. Die Berechnung beschreibt eine abgasfreie Gewinnung elektrischer Energie, die den elektrodynamischen Vorgängen beim Blitzschlag eines Gewitters entspricht, ohne Radioaktivität und ohne Gefährdung von Mensch, Tier, Pflanze und Umwelt. Vergleicht man diese Art der Stromerzeugung mit derjenigen durch Drehstromlichtmaschinen, so kann man die neue Art der Stromerzeugung mit dem Ersatz der Lichtmaschine durch die Gewittermaschine beschreiben.

Ich fasse zusammen:

a. Lieferbar, für Bau und Betrieb sind:

1. Fahrzeuge nach Bauart TR 09
2. Alle notwendigen Fahrwegelemente
3. Das aktuelle Betriebsleitsystem

b. Es sind zugriffsbereit:

1. Die vollständigen technischen Spezifikationen für Magnetbahnen beim Eisenbahn-Bundesamt EBA
2. Die Magnetbahngesetze und -verordnungen
3. Vielfältige Materialien wie Sachstands- und Erfahrungsberichte für Magnetbahnzwecke, einschließlich Schulung, Ausbildung, Prüfung, Qualitätssicherung usw.

c. Zum Einsatz kommen können nach Zulassung/Genehmigung:

1. Spurmittenkupplungen zur Zugbildung
2. Fahrwegelemente bis 100 t/Sektion Traglast, auch für 40 t Expressgutcontainer
3. Fahrzeugsektionen für TR 10/Personenverkehr und TR 11/ Fracht bis 650 Km/h, einschließlich aller erforderlichen Kontrollsysteme
4. Fahrwegelemente, evtl. aus hochleistendem Karbonbeton
5. Komfortelemente wie Sonder-, Schlaf- und Ruheabteilen

6. gestraffte, durchgehende Buchung für Personen und Güter von Haus zu Haus
7. Kontormeilen
8. Ansprechende, zeitgemäße Architektur, Terminalentwurf Hamburger Architekten für Schwerin, Brückenbauwerke
9. Verdichtung der Zugfolge auf 2 Minuten, durch Optimierung von Fahrweg und Weichenstellzeit

Die erhöhte Wirtschaftlichkeit kommt allen zu Gute. Mit diesem Ausblick verbleibe ich mit den besten Wünschen für ein gesegnetes und erfolgreiches Jahr.

Friedrich Wilhelm Merck

(Friedrich Wilhelm Merck)
– Vorsitzender der GFM –



Hinweise zur Benutzung der DVD direkt am Fernseher

Die beiliegende Heft-DVD wurde für die Nutzung am PC und an einem am Fernseher angeschlossenen DVD-Player im 16:9-Betrieb entworfen. Möglicherweise kann nicht jeder DVD-Player mit dem gebrannten DVD-Rohling umgehen, die DVD nur am durch Druck auf die Start-Taste am Gerät abspielen oder den Inhalt nur an den Seiten abgeschnitten wiedergeben. Dann gibt es folgende Abhilfemöglichkeiten:

1. Umkopieren der DVD auf einen verträglichen DVD-Rohling
2. Betrachten der DVD am PC (hier können sogar die hochauflösenden 720p-Videos gezeigt werden)
3. Änderung der Geräte-Einstellungen (Setup) des DVD-Players: bei den Anschluß-Einstellungen sollte das TV-Bildschirmformat nur dann auf 4:3 stehen, wenn ein Röhrengerät angeschlossen ist. Ansonsten sollte beim sogenannten 4:3-Modus die Format-Vorwahl auf „Letterbox“ (und nicht auf „Pan&Scan“) stehen. Das „Letterbox“-Verfahren stellt das Bild verkleinert mit horizontalen schwarzen Balken dar.

Die DVD startet nach 30 Sekunden automatisch mit dem ersten Film. Falls vorher das Filmauswahlmenü aufgerufen wird, wartet dieses anschließend beliebig lange auf die Wahl des Films.

3D-Videos können unter Zuhilfenahme der im Heft befindlichen Rot-Cyan-Stereobrille angesehen werden.

GFM

Einladung zur Hauptversammlung am **25. Oktober 2014** per E-Post oder Brief

Ort des Treffens:

Hotel zur Majestätischen Aussicht, 21075 Hamburg-Harburg, Ehestorfer Weg 215

Telefon: 040-7906190

Beginn:

Sammeln und Vorbereitung 12.00 Uhr

Tagung 12.30 Uhr

Die Sitzung ist öffentlich, zahlreiche Teilnahme wird begrüßt, Redezeiten ca. 15 Minuten empfohlen

Tagesordnung gemäß Vorabstimmung

1. Begrüßung und Wahl der Gesprächsleitung
2. Regularien
3. Bericht des Vorstandes durch
 - 3.1 Wulf Rumpel über zwischenzeitliche, administrative Aktivitäten, Ereignisse, Setzungen
 - 3.2 Olaf Carstensen über Mitgliedsbeiträge, Est.-Bescheinigungen, Kassenbericht
 - 3.3 Ernst Walter Haensgen und Matthias Latteyer, Stellungnahme zum Kassenbericht
 - 3.4 Entlastung und Bestätigung des Vorstandes ggf. Neuwahl, mit Ausnahme des Vorsitzenden
4. Robert Gellekum über Module und moderne Bahnsysteme, Differenzierung GFM-Eoro, Geldsammelaktionen, Brief an den Deutschlandfunk mit Anlage 1 und 2
5. Horst Severin über Aktivitäten in Lathen und der TVE, Kontakte
6. Harald Naglatzki über Aufnahmen weiterführender Begleittechniken, Berührungspunkte GFM-VDI
7. Michael Dittmer, Antrag auf zeitgemäße Namensdefinition GFM
8. Ausrichtung der GFM auf zukünftige Aufgaben und Nichtaufgaben, Formulierung von Themen und Schwerpunkten
9. InnoTrans 2014 in Berlin
10. Jahresheft 14
11. Aktuelle Anträge und spontanes Sonstiges

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

MITTWOCH, 7. JANUAR 2015 · NR. 5 · SEITE 25

Ende der Tagung 16.00 Uhr geplant
Protokoll: Harald Naglatzki

Tostedt im August/September/Oktober 2014 DRRUM



„Er ließ sich einfach nicht abwimmeln.“

Protokoll der Jahreshauptversammlung 2014

Tag der Sitzung: 25. Oktober 2014 12.00 Uhr

Ort: Hotel Majestätische Aussicht
Ehestorfer Weg 215
21075 Hamburg-Harburg

Teilnehmer: s.a. Anwesenheitsliste (11 Teilnehmer)

TOP 1 Begrüßung und Wahl der Gesprächsleitung

Die Gesprächsleitung übernimmt der Stellvertretende Vorsitzende der GFM e.V. Dr. W. Rumpel infolge der Erkrankung des Vorsitzenden F.-W. Merck. Protokollführer ist H. Naglatzki

TOP 2 Regularien

Dem Antrag v. R. Gellekum zur Vorverlegung seines Beitrags wird statt gegeben.

TOP 3 Bericht des Vorstandes

Aus gesundheitlichen Gründen erfolgt eine Entlastung des Vorstandsvorsitzenden F.-W. Merck . Die Vereinsführung übernimmt somit Dr. W. Rumpel kommissarisch für den Zeitraum der Erkrankung unseres Vorsitzenden, längstens jedoch bis zur Neuwahl des Vorstandes.

Der Nachweis der Gemeinnützigkeit ist erbracht durch vielfältige Aktivitäten mit Institutionen und anderen Vereinen auf Bundes- und Länderebene.

Kassenbericht: die Mitgliederzahlen wurden korrigiert und somit konnte das verfügbare Budget durch die Kassenprüfer E.-W. Haensgen und M.Latthey bestätigt werden. Die Entlastung des Kassen-Führers, O. Carstensen wird empfohlen. Der Kassenstand weist einen Betrag von 640,66€ per Okt.2014 aus.

Der Vorstand nimmt die Entlastung des Kassen-Führers an.

Wahl des Vorstandes: Der Vorstand wird von seiner bisherigen Arbeit entlastet und mit einer Stimme Enthaltung für seine weitere Tätigkeit in neuer Form bestätigt. Die Vereinsführung übernimmt Dr. W. Rumpel für den Zeitraum der der Erkrankung des Vorsitzenden längstens jedoch bis zur Neuwahl des Vorstandes Ende 2015.

TOP 4 R. Gellekum informiert, daß Prof. Mnich einen Vortrag über Entwicklung von Fahrzeugen für Teneriffa im Juli 2014 abgehalten hat.

TOP 5 H.Severin gibt zu bedenken, daß die geplante Maglev-Tagung in 2016 auch durch die GFM-Mitglieder in den weiteren Verkehrskonferenzen mit zur Tagesordnung gemacht werden . Themenschwerpunkte müssen eingebracht werden.

TOP 6 H. Naglatzki „Fortschritt ist nur die Verwirklichung von Utopien“ frei nach O. Wilde Bereiten wir den Weg mit unserer GFM-Arbeit mit dem Ziel 2016 die Maglev-Tagung zu unterstützen

TOP 7 M. Dittmer schlägt eine Umbenennung unseres Vereins vor: Geeinigt hat man sich auf den Zusatz : Magnetfeldtechnik

TOP 8 Künftige Aufgaben : Planung 2015 mit weiteren Schwerpunkten , wie die Vorbereitung der Maglev-Tagung zu unterstützen und Anknüpfungen zu suchen mit z.Bsp VDI, VDEI, LUPE und versch. Stiftungen für das Ziel der Anwendung von Innovationen des magnetischen Schwebens in unsere Verkehrsinfrastruktur.

TOP 9 INNOTRANS 2014.....wird 2016 zum Thema im Zusammenhang mit der Maglev-Tagung

TOP 10 Jahresheft 2014wird aus dem Etat der GFM mit Dank an die Gestalter und Ersteller Dr. W. Rumpel und M. Dittmer wieder ermöglicht.

TOP 11 Sonstigeskeine weiteren Wortmeldungen

Die Hauptversammlung wurde um 15.00 Uhr geschlossen.

Dr. W. Rumpel
Stellv. Vorsitzender

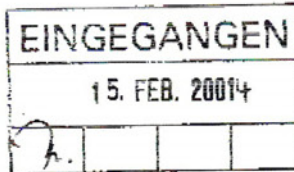
H. Naglatzki
Schriftführer



Bundeskanzleramt

Bundeskanzleramt, 11012 Berlin

Herrn
Hand-Jürgen Rindfleisch
Triftstraße 40 A
21075 Hamburg



Kathrin Borchardt
Referat „Verkehr und
digitale Infrastruktur“

HAUSANSCHRIFT Willy-Brandt-Straße 1, 10557 Berlin
POSTANSCHRIFT 11012 Berlin

TEL +49 (0) 30 18 400-0
FAX +49 (0) 30 18 400-1831

AZ 323 – K – 500 380/14/0006

DATUM Berlin, 12. Februar 2014

Sehr geehrter Herr Rindfleisch,

haben Sie vielen Dank für Ihr Schreiben an die Bundeskanzlerin und Ihre guten Wünsche. Ich bitte um Ihr Verständnis, dass es der Bundeskanzlerin aufgrund der Vielzahl der an sie gerichteten Zuschriften nicht möglich ist, Ihnen persönlich zu antworten.

Die Bundesregierung sieht im Transrapid nach wie vor ein zukunftsweisendes Verkehrssystem, zumal die Magnetschwebbahntechnologie mit dem im Jahr 2009 abgeschlossenen Weiterentwicklungsprogramm nochmals technisch und wirtschaftlich optimiert wurde.

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

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Kathrin Borchardt
Kathrin Borchardt

OLLIS MARKTPLATZ



FAZ 5. JULI 2014 S.20

DER VERLAUF DES AMPACITY-Projekts



Ab 2011
Versuchsaufbau (im Labor Nexans) auf Basis der Machbarkeitsstudie. Der Startschuss fällt



Bis März 2013
Der Trassenverlauf ist geplant, die Tiefbauarbeiten können beginnen



April 2013
Spatenstich zum Start der Installation

ENERGIEZUKUNFT

Das kälteste Kabel der Welt

UNSER LAND GEHT VORWEG **SERIE** Als weltweit erster Stromversorger testet RWE in Essen das längste Supraleiterkabel in der Praxis. Dieses Kabel transportiert Strom sehr effizient, arbeitet nahezu ohne Verluste und braucht wenig Platz. Ideal für Metropolen und Ballungsräume!

Die Zukunft beginnt in Essen: Hier testet RWE das längste 10 000-Volt-Supraleiterkabel der Welt. Einen Kilometer ist es lang. Mit dem Projekt AmpaCity wird erstmals eine Technologie real erforscht, für die die Physiker Georg Bednorz und Karl Alexander Müller den Grundstein legten. Sie erhielten 1987 für ihre bahnbrechenden Supraleiter-Forschungen den Physik-Nobelpreis. Von der Technik erhoffen sich die Ingenieure einen

riesigen Schritt zur Stillung des wachsenden Energiehungers der Metropolen. Supraleiterkabel haben viele Vorteile: Im Vergleich zu herkömmlichen Kabeln können sie bei gleichem Durchmesser fünfmal so viel Leistung übertragen. Sie funktionieren nahezu ohne elektrische Übertragungsverluste. Es entstehen weder magnetische Felder, noch wird Wärme abgestrahlt. Ein störungsfreier Betrieb in direkter Nähe zu empfindlichen

Datenkabeln ist möglich. Supraleiterkabel können bis zu fünf parallel verlaufende 10 000-Volt-Kabel ersetzen, einen Teil der Umspannstationen überflüssig machen und in bereits bestehende Kabelschächte verlegt werden. All das macht sie für Städte mit begrenztem Raum und hohen Grundstückspreisen attraktiv. Das Besondere: Die auf einer Spezialkeramik basierenden

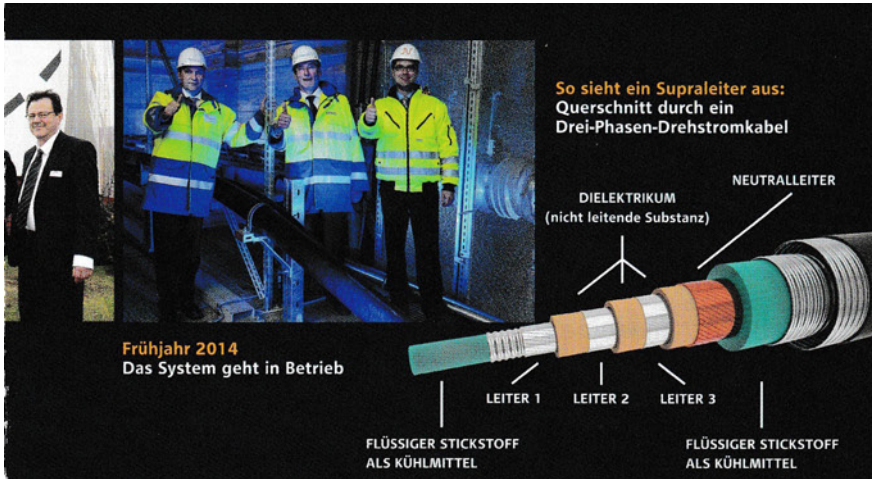
ESSEN
GEHT
VORWEG



AmpaCity auf Tablet oder Smartphone: Einfach QR-Code scannen und App herunterladen!

6 RWE MAGAZIN 02 | 2014

Natur und Wissenschaft



Frühjahr 2014
Das System geht in Betrieb

So sieht ein Supraleiter aus:
Querschnitt durch ein
Drei-Phasen-Drehstromkabel

Hochleistungskabel müssen mit flüssigem Stickstoff auf minus 200 °C gekühlt werden und werden damit zu den kältesten Kabeln der Welt. Noch ist dieses Material nicht in großen Mengen verfügbar. Doch bei steigender Nachfrage wird sich das ändern.

Gemeinsam am Start

„Mit AmpaCity wollen wir nachweisen, dass Supraleiter auch im harten Praxisbetrieb funktionieren, um dann gegebenenfalls unsere künftige Netzplanung entsprechend auszurichten“, sagt Andreas Breuer, bei RWE Deutschland verantwortlich für den Bereich Neue Technologien. Die besondere Bedeutung des Projekts wird auch durch die Förderung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie im Rahmen des 6. Energieforschungsprogramms der Bundesregierung deutlich. Mit an Bord: Der Kabelhersteller

Nexans, der das Supraleitersystem entwickelt und hergestellt hat, und das Karlsruher Institut für Technologie (KIT).

Energiewende aus Essen

Reinhard Paß, Oberbürgermeister der Stadt Essen, freut sich, dass es mit AmpaCity ein weiteres Highlight in seiner Stadt gibt. Anlässlich der Inbetriebnahme am 30. April beglückwünschte er alle Beteiligten zur guten Zusammenarbeit. „Unter diesen Voraussetzungen“, so Paß, „kann sich das Projekt zu einem stabilen Baustein für eine erfolgreiche Energiewende entwickeln – ‚made in Germany‘ oder gar ‚made in Essen‘!“ „Projekte wie AmpaCity sind Teil unserer forschungsnahen Lehre und ermöglichen es Studierenden, anwendungsnahe Erfahrungen zu machen und relevante Beiträge zu leisten“, so Mathias Noe vom Institut für Technische Physik des KIT.

Lese-Tipp: Erstaunliches und Spannendes über das Stromnetz in Deutschland unter www.rwe.de/magazin



AmpaCity selbst erleben

Die AmpaCity-Pilotstrecke verläuft durch die Innenstadt von Essen. Den Streckenverlauf zwischen den Umspannanlagen Dellbrügge und Herkules und viele weitere Infos entdecken Sie auf www.rwe.com bei der Gesellschaft RWE Deutschland AG unter „Energiewende“. Sie möchten AmpaCity vor Ort erleben? Melden Sie sich für die Besichtigung an unter ampacity@rwe.com (Dauer: 1,5 Stunden, Teilnahme kostenlos, nicht geeignet für Personen mit Herzschrittmacher, festes Schuhwerk erforderlich).

1987 nahm die 31,5 Kilometer lange Teststrecke im Emsland den Betrieb auf. 1991 attestierten Gutachter dem System die Einsatzreife. Nach dem Scheitern der Verbindung Hamburg–Berlin wurde der Transrapid ab 2005 als Flughafenzubringer in München geplant, zwei Jahre später aber aus Kostengründen gestoppt. 2006 ereignete sich auf der Versuchsanlage ein Unfall, bei dem 23 Menschen starben. Ende 2011 wurde die Teststrecke stillgelegt.

Hamburger Abendblatt

Historisches Kalenderblatt

2. März 1994: Das Bundeskabinett beschließt eine erste Anwendungsstrecke der Magnetschwebbahn Transrapid zwischen Hamburg und Berlin. Das Projekt wurde 2000 zugunsten einer Metrorapidstrecke Duisburg–Dortmund und in München aufgegeben.

JUNGE FREIHEIT
Nr. 4/15 | 16. Januar 2015

Kurze Meldungen

Der erste Elektrobus der Welt, der nicht mit Kabel und Stecker aufgeladen wird, sondern mit einer induktiven (berührungslosen) Hochleistungsstation, hat am Donnerstag in Braunschweig den Liniendienst aufgenommen. Am Bahnhof und vorerst einer weiteren Haltestelle ist die Ladeplatte unter dem Beton eingelassen. Die Batterie des Elektrobusses kann so „in Sekunden“ über einen Magneten aufgeladen werden, ohne dass Fahrgäste das merken. Nachts werden die Busse im Depot der Verkehrsbetriebe aufgeladen. Von 2015 an soll die gesamte zwölf Kilometer lange Ringlinie M19 mit dann sechs Elektro-Gelenkbussen im Zehn-Minuten-Takt befahren werden. Die Weltneuheit wurde von der Technischen Universität Braunschweig und dem Unternehmen Bombardier gefertigt und vom Bundesverkehrsministerium gefördert. (vL.)

GUT ZU WISSEN

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

SEITE 8 · NR. 74
FREITAG, 28. MÄRZ 2014

Transportbranche begehrt gegen Staukosten auf

HA 5/6 APRIL 2014

Angekündigte Preisaufschläge von Containertruckern verschlechtern Position des Hamburger Hafens

MARTIN KOPP
CHRISTOPH HEINEMANN
OLAF PREUSS

HAMBURG :: Den Transportunternehmen ist es ernst. Seit Jahren schon häufen sich die Stauzeiten in und um Hamburg, weil Straßen und Brücken marode sind und repariert werden müssen. Die Großprojekte des Bundes und der Hansestadt zur Sanierung von Elbtunnel und Autobahn 7 sowie zum Bau eines Autobahndeckels im Hamburger Stadtgebiet werden die Situation auf Jahre hin weiter verschärfen. Die Transportunternehmen, die in der Fachgruppe Containerverkehre der deutschen Seehäfen zusammenarbeiten, wollen deshalb 20 bis 80 Euro Aufschlag für den Transport von Containern in und um Hamburg erheben.

„Die Beeinträchtigungen haben ein dramatisches Ausmaß erreicht, das die Existenz vieler Spediteure massiv bedroht“, sagte Frank Wylezol, Geschäftsführer des Verbandes Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg (VSH), dem Abendblatt. „Je Container muss in

Hamburg eine Verspätung von mehr als einer Stunde einkalkuliert werden. Diese Verzögerungen lassen sich nicht mehr in vollem Maße an die Kunden weitergeben. Der Aufschlag bewegt sich derzeit in einem Bereich von 50 Euro, über die Höhe muss jedes Unternehmen selbst entscheiden.“ Laut Wylezol sind zwei Faktoren für die schwierige aktuelle Situation verantwortlich: zum einen die langfristigen Sanierungsbaustellen an der Köhlbrandbrücke, dem Elbtunnel und der übrigen Autobahn 7 im Stadtgebiet. Zum anderen die Verspätungen der Containerschiffe, die zu Leerlauf und langen Wartezeiten an den Terminals führen. Dem geplanten Gespräch mit Wirtschafts- und Verkehrs-

senator Frank Horch (parteilos) am Dienstagnachmittag sieht Wylezol pessimistisch entgegen. „Wir sehen keine effektiven Mittel, die dramatische Lage kurzfristig zu entspannen.“

Für den Hafen sind das schlechte Nachrichten. Denn die Baustellen in und um Hamburg werden sich bis zu zehn Jahre hinziehen. Kostensteigerungen aber könnten Hamburgs Position im Wettbewerb mit anderen Seehäfen in der Nordseeregion beeinträchtigen. Horch will mit allen Beteiligten deshalb auch über die Optimierung von Abläufen sprechen. Zahlreiche Container etwa, die bereits am Sonntag auf den Terminals im Hafen verfügbar wären, werden von den Importeuren erst am Montagmorgen abgeholt, was zu erheblichen Verkehrsbelastungen führt. Hinter den Kulissen schieben sich Terminalbetreiber, Importeure und Transportunternehmen seit langer Zeit gegenseitig die Verantwortung für Mängel in den Transportabläufen zu.

„Wir können die Notwendigkeit der Bauarbeiten an Elbtunnel, Köhlbrandbrücke und Autobahn 7 nachvollziehen, die Koordinierung der Baustellen ist jedoch absolut mangelhaft und wirtschaftsschädigend“, sagte Stefan Saß, stellvertretender Vorsitzender des Vereins Hamburger Spediteure, dem Abendblatt: „Die Situation ist vor allem im Bereich des Finkenwerder Knotens hoch problematisch. Die Lkw können dort nur über die derzeit einspurige Köhlbrandbrücke von den Höfen der Spediteure abfahren, im gesamten Bereich werden für 600 Meter Strecke mehr als eine Stunde benötigt.“ Die Folgen der mangelhaften Baustellenkoordinierung seien längst bis nach Bremen und Niedersachsen spürbar: „Dort fragen sich die Kollegen, was in Hamburg bloß vor sich geht.“ Saß sieht die Situation ebenfalls als geschäftsbedrohend für die Unternehmen an. „Unter diesen Voraussetzungen ist es ein Kraftakt, überhaupt kostendeckend zu fahren.“ Um kurzfristig eine Entlastung zu schaffen, könnte laut Saß der Altenwerder Hauptdeich durchgehend für den Güterverkehr geöffnet werden.



Frank Wylezol,
Geschäftsführer des
Verbandes VSH
Foto: VSH



20. Juni 1939: Heinkel He 176 – das erste Raketenflugzeug (Foto von 1936)

Vor 75 Jahren: Strahltriebwerk ersetzt Propeller

Die von Ernst Heinkel (1888–1958) und Wernher von Braun (1912–1977) konstruierte He 176 war das erste eigenstart- und voll funktionsfähige Raketenflugzeug der Welt. Der Erstflug fand am 20. Juni 1939 auf dem Gelände der Luftwaffenerprobungsstelle Peenemünde-West auf der Ostseeinsel Usedom statt. Das Luftfahrtministerium zeigte an dem Flugzeug jedoch kein Interesse, das »Schicksal« der He 176 ist unbekannt.

Schallmauer: Die im Deutschen Reich entwickelte Technologie der Raketenflugzeuge wurde nach dem Zweiten Weltkrieg in den USA und der Sowjetunion weiterentwickelt. Der US-Pilot Charles E. Yeager (* 1923) durchbrach 1947 mit dem Raketenversuchsflugzeug Bell XS-1 als erster Mensch die Schallmauer. Obwohl der Flugbericht zunächst geheim gehalten wurde, begann damit das Zeitalter der Düsenjets: Flugzeuge mit Strahltriebwerken verdrängten die Propellermaschinen.

Entwicklung: Während des Zweiten Weltkriegs wurde in mehreren Staaten an der Entwicklung von Raketenflugzeugen gearbeitet. Alexander Lippisch (1894–1976) konstruierte das Messerschmitt-Raketenflugzeug »Me 163 Komet«; es erreichte 1941 eine Rekordgeschwindigkeit von 1003 km/h.

Seite 2 Kommentar

In 53 Minuten nach Berlin

Vor 20 Jahren beschloss die Bundesregierung, eine **Transrapid-Strecke** von Hamburg zur Hauptstadt zu bauen. *Hans-Joachim Nöh* schildert, warum die Magnetbahn trotzdem nicht zum Zuge kam

Die Zukunft Deutschlands, womöglich sogar der Welt sollte in Hamburg beginnen. Zehn Jahre hatte man die bahnbrechende Technologie des Transrapid getestet; nun war es an der Zeit, sie anzuwenden. Menschen würden fortan reisen wie im Flug, ohne abzuheben, und nach Berlin nicht mehr dreieinhalb Stunden, sondern bestenfalls noch 53 Minuten brauchen. Wohnen an der Alster, Arbeiten an der Spree – und immer pünktlich zum Abendbrot zu Hause. Was für Aussichten!

20 Jahre ist es her, dass die Bundesregierung beschloss, zwischen den beiden größten Städten der Republik die erste kommerzielle Strecke für die Magnetschwebebahn zu bauen. Kanzler Helmut Kohl wollte im März 1994 ein weithin sichtbares Symbol für deutsche Ingenieurskunst setzen. Denn wenn der Zug im Land seiner Erfinder erst einmal fuhr, würde auch der Rest der Welt sich darum reißen.

Solche Euphorie wurde naturgemäß nicht von allen geteilt. Umweltschützer lobten nicht etwa die Möglichkeit, schadstoff- und geräuscharm und obendrein noch sicherer als mit der Bahn von A nach B zu kommen, sondern führten die Verschandelung der Landschaft ins Feld, die von dem auf meterhohen Stelzen thronenden Fahrgleis ausging. Anderen Gegnern des Projekts waren die Milliardensummen ein Dorn im Auge, die man statt in ein Prestigeobjekt doch lieber in Bildung und Sozialen investieren sollte.

Auch und vor allem in Hamburg war das Echo geteilt. SPD-Bürgermeister Henning Voscherau pries den regionalwirtschaftlichen Nutzen für die Dienstleistungs- und Medienmetropole

Hamburg, den die schnelle Verbindung mit der Bundeshauptstadt bedeutete. Und für Umweltsenator Fritz Vahrenholt (SPD) würde der Flugverkehr zwischen beiden Metropolen weitgehend überflüssig – was ja schließlich gut für die Umwelt wäre. Allerdings saßen Hamburgs schärfste Gegner des Transrapid ebenfalls in der SPD, allen voran Landesparteichef Jörg Kuhbier. Der Bau sei „verkehrspolitisch und verkehrstechnisch unsinnig“, wettelten sie. Die Magnetbahn sei nicht vernetzbar, ihre Einführung verhindere den Ausbau der Eisenbahn, die Folgen für die Umwelt seien nicht absehbar, und überhaupt: Wer sollte das Ganze eigentlich bezahlen, wo doch Deutschland schon mehr als genug Schulden habe? Worauf CDU-Fraktionschef Ole von Beust den Sozialdemokraten jeglichen Pioniergeist absprach und ihnen Hasenfüßigkeit attestierte.

Aber war der Superzug überhaupt noch aufzuhalten? Die Pläne jedenfalls schienen zu dem Zeitpunkt schon sehr konkret, und sie wurden fortlaufend weiterentwickelt. 8,9 Milliarden Mark sollte die Schnellverbindung damals kosten, wovon 5,6 Milliarden auf den Bund und 3,3 Milliarden auf ein priva-

tes Konsortium unter Führung von Thyssen und Siemens entfielen. Die 284 Kilometer lange Trasse war eng an die der A 24 angelehnt, um den Flächenverbrauch in Grenzen zu halten. Alle zehn bis 15 Minuten sollte ein Zug den Hamburger Hauptbahnhof verlassen, dabei auf einer bis zu 21 Meter hohen Rampe über die anderen Bahngleise hinwegschweben und mit einem Spitzentempo von 400 km/h zum Berliner Bahnhof Westkreuz rasen. Zwischenstopps in Billwerder-Moorfleet und Berlin-Spandau sollten möglich sein, allerdings die Gesamtfahrzeit auch verlängern. Wie sich die „Einflugschneise“ auf das Hamburger



Der Transrapid auf der Versuchsstrecke im Emsland. Dort erreichte er Geschwindigkeiten von über 500 km/h Fotos: dpa, Ullstein



SPD-Landeschef Jörg Kuhbier war gegen das Projekt, SPD-Bürgermeister Henning Voscherau dafür



Für die Verkehrsausstellung 1979 wurde ein Stück Fahrweg auf Stelzen mit Transrapid-Zug zwischen Messehallen und Heiligengeistfeld installiert

Stadtbild auswirken würde, wurde nicht geprüft. Das Protokoll einer Anhörung in der Bürgerschaft hielt nur lapidar fest: „Der Haltepunkt könnte visuelle Probleme aufwerfen, ist aber realisierbar.“

Mit den Jahren aber wuchsen nicht nur die zu erwartenden Kosten, sondern stieg auch die Zahl der Skeptiker in Politik und Wirtschaft. 1998 ging man schon von zwei Milliarden Mark mehr aus als noch vier Jahre zuvor. Und da war eine weitere Unbekannte, die Sorgen machte: Wie viele Fahrgäste würden den Transrapid überhaupt nutzen? 14 Millionen pro Jahr hatte man ursprünglich veranschlagt und auf dieser Basis die Rentabilität berechnet. 1999 ging eine Prognose für 2010 aber nur noch von gut sechs Millionen aus.

Ende 1999 verkündete Bahnchef Hartmut Mehdorn, es werde „mit Sicherheit keinen Transrapid geben“, wenn Staat und Industrie ihre Angebote nicht nachbesserten. Die waren dazu aber nicht bereit. Am 5. Februar 2000 beendete die rot-grüne Regierung von Kanzler Gerhard Schröder das Projekt Hamburg-Berlin. Fünf Monate später kündigte die Bahn an, die bestehende Strecke zwischen beiden Metropolen für eine Geschwindigkeit bis 230 km/h auszubauen. Die Fahrzeit verringerte sich auf rund 90 Minuten. Mehdorn zog damals einen nüchternen Vergleich zwischen Magnetbahn und ICE: „Wir wären dann schlapp 20 Minuten langsamer als der Transrapid.“

Einer, der das Ganze sowohl aus Hamburger wie aus verkehrspolitischer Sicht betrachtet, bedauert noch heute das Aus für den Transrapid: „Man hätte die beiden Standorte wirtschaftlich, aber auch kulturell wunderbar miteinander vernetzen können“, sagt Dirk Fischer, CDU-Mann aus der Hansestadt und einer der erfahrensten Verkehrspolitiker im Bundestag. Der Transrapid könnte im S-Bahn-Takt verkehren, und die Menschen könnten von Hamburg nach Berlin ins Theater fahren und anschließend in Hamburg noch etwas trinken gehen. Das Scheitern des Projekts insgesamt sei ein deutsches Drama: „Da zeigt sich wieder, dass wir im Erfinden Weltmeister sind, aber im Umsetzen am Tabellenende stehen.“

Hamburg schwebte doch

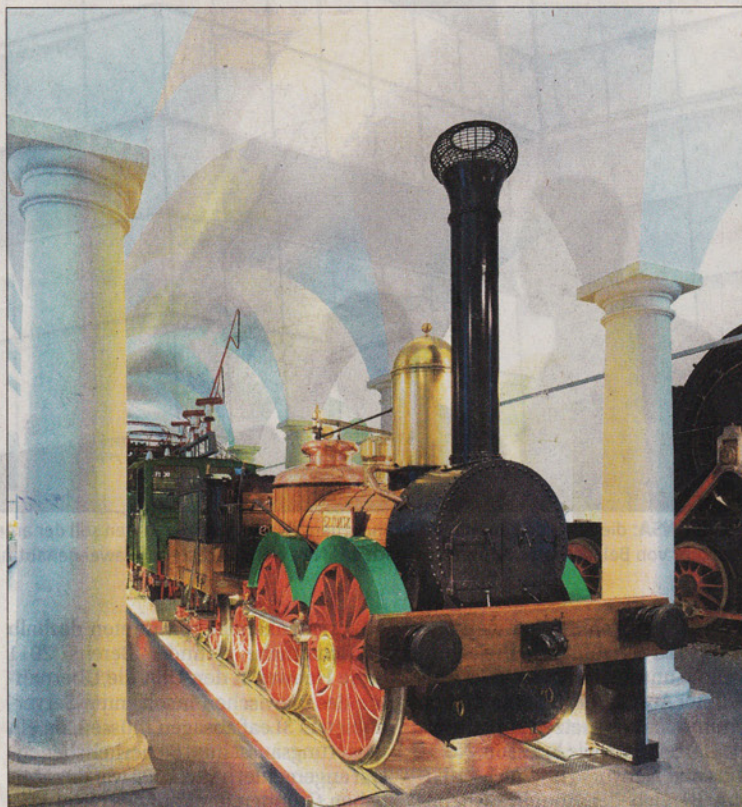
Im Jahr 1979 hatten Zehntausende Hamburger ein Erlebnis, das einzigartig bleiben wird: Sie schwebten inmitten ihrer Stadt mit einem Transrapid der ersten Generation. Zur Internationalen Verkehrsausstellung hatte man zwischen Messehallen und Heiligengeistfeld ein 900 Meter langes Fahrgleis auf Stelzen errichtet, auf dem die Magnetbahn Besucher hin- und herfuhr. Allerdings nicht mit den damals möglichen 400, sondern nur mit 75 km/h. 60.000 nutzten das kostenlose Angebot. Und die Begeisterung über das neue Verkehrsmittel war ungleich größer als 15 Jahre später.

China ist das einzige Land, in dem ein Transrapid fährt. 2001 war der Vertrag geschlossen worden, 2002 begann in Shanghai der Probebetrieb auf einer 30 Kilometer langen Strecke zum Flughafen, 2004 der Regelbetrieb.

Sonnabend/Sonntag, 8./9. März 2014

Hamburger Abendblatt

Könnten wir schon längst haben!



Nachbau der ersten betriebsfähigen in Deutschland gefertigten Lokomotive „Saxonia“ (1989). Das Original wurde 1838/39 in Dresden gebaut. Fotos (2): Verkehrsmuseum Dresden



Transrapid International,

JUBILÄUM: Mit der Sonderausstellung „Deutschland wird mobil“ ab dem 8. April erinnert das Dresdner Verkehrsmuseum an den 175. Jahrestag (7. 4.) der Inbetriebnahme der Ferneisenbahn von Dresden nach Leipzig.

VDI nachrichten, Dresden, 28. 3. 14, cer

VDI NACHRICHTEN: Herr Bracke, wann spricht man eigentlich von einer Ferneisenbahn? Und warum wurde die erste Ferneisenbahn ausgerechnet zwischen Dresden und Leipzig gebaut?

BRACKE: Von einer Ferneisenbahn spricht man, wenn eine Strecke länger ist als im Öffentlichen Nahverkehr üblich. Die erste deutsche Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth mit ihren knapp 6 km Länge fällt definitiv nicht in diesen Bereich. Mit gut 115 km haben wir mit der Verbindung von Dresden nach Leipzig auf jeden Fall eine Fernverkehrsstrecke.

Das allgemeine Eisenbahnfieber griff um sich, und in Leipzig sind es die Kaufleute, die den Anstoß geben und die sich von der Eisenbahn eine Verbesserung ihrer Handelsbedingungen versprechen.

Zugleich lanciert der Nationalökonom Friedrich List die Idee, Leipzig zum Zentrum eines nationalen Eisenbahnnetzes zu machen. Er will so Deutschlands politische und wirtschaftliche Rückständigkeit überwinden. Gemeinsam wird beschlossen, Leipzig an die Hauptstadt Dresden anzubinden. Im November 1833 unterschreiben über 300 führende Leipziger Bürger eine Petition an den

sächsischen König. Er soll den Bau einer Eisenbahn genehmigen.

175 Jahre Ferneisenbahn

- ▶ Mit 100 000 Besuchern rechnen die Organisatoren der Festwoche „175 Jahre Deutsche Ferneisenbahn Leipzig – Dresden“ vom 7. bis 13. April in Dresden. Gefeiert wird an fünf Standorten in der Landeshauptstadt. In Leipzig gibt es am Samstag, dem 12. April, ein Bahnhofsfest.
- ▶ Ein Höhepunkt der Veranstaltungswoche sind für Eisenbahnfans die Parallelfahrten einer 18 201, der ölbefeuerten, schnellsten betriebsfähigen Dampflokomotive der Welt und der kohlebefeuerten Güterzugdampflok 52 8079-7 am Freitag, dem 11. April. Auf der Strecke vom Hauptbahnhof Dresden nach Klingenberg-Colmitz schleppen die beiden Loks die Jubiläums-Passagiere über die Tharandter Rampe. Über diese 1862 in Betrieb genommene, mit 40 % Steigung steilste Hauptstrecke Sachsens, bewältigten die Züge auf einer Länge von 11,6 km einen Höhenunterschied von 228 m.



13/

Gesendet: Donnerstag, 01. Mai 2014 um 14:35 Uhr
Von: "Helmut März" <helmut.maerz@gmx.net>
An: "Wulf Rumpel" <DR_WULF_RUMPEL@GMX.DE>
Betreff: Jahresheft und Ihre Anmerkungen zur Energiewende

Hallo Herr Dr. Rumpel,

danke für das neue Jahreheft 13

Aber was Sie da schreiben: Zwar sind wir aus der unwirtschaftlichen Urankernertrümmerung ausgestiegen, um aber unsere Wettbewerber zum gleichn Schritt zu bewegen ... usw.

Das hat mich regelrecht geschockt, weil Sie offenbar von der verlogenen grünen Ideologie so sehr geblendet sind, dass Sie immer noch an die Energiewende glauben, die inzwischen eindeutig gescheitert ist.

Beweis: Gabriel hat am 17.4.14 in seiner Rede bei der Solarfirma SMA in Kassel folgendes wörtlich gesagt: „**Die Wahrheit ist, dass die Energiewende kurz vor dem Scheitern steht.**“

Und: „die Wahrheit ist, dass wir auf allen Feldern die Komplexität der Energiewende unterschätzt haben.“

Und: „Für die meisten Länder in Europa sind wir sowieso Bekloppte.“

Schon seit dem Ausstieg habe ich in Leserbriefen darauf hingewiesen, dass mit dem Ausstieg die unverzichtbare GRUNDLASTSICHERUNG verloren ging, die inzwischen durch die Umweltverpester Kohlekraft, dauerhaft ersetzt werden. Durch den vermehrten Einsatz der Kohle, wird Umweltschutz durch Umweltschmutz verdrängt.

Wieso ist Kernenergie unwirtschaftlich? Sie hat uns jahrzehntelang CO 2-freie, umweltfreundliche, **grundlastsichere** und preisgünstige Energie geliefert. Unsere 17 AKWs haben jährlich 150 Millionen Tonnen CO 2 vermieden. Warum fällt Ihnen nicht auf, dass kein Land dem deutschen Ausstieg gefolgt ist? Ganz einfach, weil die andern nicht so bekloppt sind und ihr schönes Land nicht durch tausende Windräder und Stromnetzkilometer verschandeln wollen. Vor allem aber nicht auf die zuverlässige Grundlastsicherung verzichten werden..

Ich hoffe, dass Sie Verständnis haben für die dringend notwendige Aufklärung über den hunderte Milliarden teuren Wahnsinn, für den überstürzten und ohne zwingenden Grund erfolgten Ausstieg, der eindeutig dem Machterhalt der Frau Merkel diene und keineswegs ihrer Sorge um die Sicherheit der Bevölkerung.

In der Hoffnung, dass wir uns doch noch ein mal gemeinsam über einen Erfolg des Transrapid freuen können.

Mit freundlichen Grüßen Helmut März

Sehr geehrter Herr März, danke für Ihre Rückantwort. Ich freue mich, daß Sie die im Heft 13 gelesen und die gegebenen Impulse aufgenommen haben. Leider sind Sie einem Mißverständnis unterlegen, welches ich aber mangels genauer Textangabe so nicht auflösen kann. Ich verweise deshalb auf den Bericht von Edgar Gärtner auf Seite 19 zum Dual Fluid Reaktor, Seite 36 Zeile 7, und Seite 41 Zeile 7. Ja, ich begrüße es, daß nach 60 Jahren unveränderter Reaktortechnik, mit 1.5% Wirkungsgrad, hohen Lizenzzahlungen an amerikanische Konzerne und Anhäufung eines nicht verwertbaren Energiepotentials in der Asse, verniedlichend Atommüll genannt, Schluß damit ist und neue Wege der Energieversorgung gedacht werden können. Ja, ich bin auch davon überzeugt, daß Retrotechnik auf der Basis von Wind und Sonne keine weiterführende Lösung darstellt und, daß wir als Industrie- und Entwicklungsstandort besseres anzubieten haben sollten, um unsere Nachbarn auch zu einer Beendigung dieser Art Energiegewinnung zu bewegen. Sie haben recht, es wurde CO2 vermieden, aber um welches Risiko! Nochmal, nicht die Kernenergie an sich ist unwirtschaftlich, sondern die 60 Jahre lang praktizierte Urankernspaltung mit 98,5% nicht verwerteter Energie, dem Risiko genetischer Schäden und auf lange Zeit unbewohnbarer Zonen wie in Sellafeld, Fukushima, Chernobyl usw. Wir sollten m.E. die Frist, die uns das Fracking bietet, nutzen den DFR-Reaktor des Berliner Institutes IFK oder besser noch die Wasserstoffusion, das was die Sonne macht, zu verwirklichen. Gern würde ich von Ihnen hören, ob ich Ihnen meinen Standpunkt genügend verdeutlichen konnte. Mit freundlichen Grüßen W.H.RUMPEL

Drucken

http://www.focus.de/regional/dresden/parteien-piratenpartei-schlaegt-magnetschwebbahn-von-dresden-nach-prag-vor_id_3823812.html
Parteien

Piratenpartei schlägt Magnetschwebbahn von Dresden nach Prag vor

Dienstag, 06.05.2014, 17:59



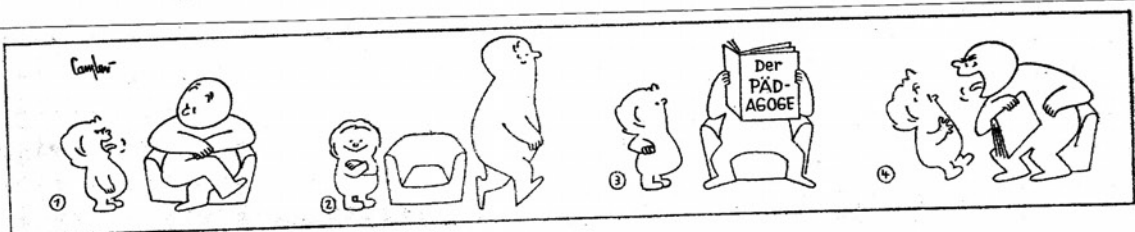
dpa/Arno Burgi Florian André Unterburger von der Piratenpartei.
Es ist eine kühne Vision. Die Piratenpartei in Sachsen hat eine Magnetschwebbahn von Dresden nach Prag vorgeschlagen.

„Wir werden das zum Thema im Landtagskampf machen“, sagte der Spitzenkandidat Florian André Unterburger am Dienstag der Nachrichtenagentur dpa. Es gehe darum Grenzen zu überwinden - im Denken und zwischen Ländern. „Eine Magnetschwebbahnstrecke nach Prag kann ein sehr konkretes Mittel sein, um näher zusammenzuwachsen und Vorurteile abzubauen.“ Prognosen über die Kosten einer solchen Verbindung gebe es noch nicht. Man sei dabei, den Plan für das Projekt auszuarbeiten und werde später „tiefer ins Detail gehen“. Nur eine konkrete Vorstellung haben die Piraten schon: Die Fahrt soll 30 bis 45 Minuten dauern.

dpa

Drucken

© FOCUS



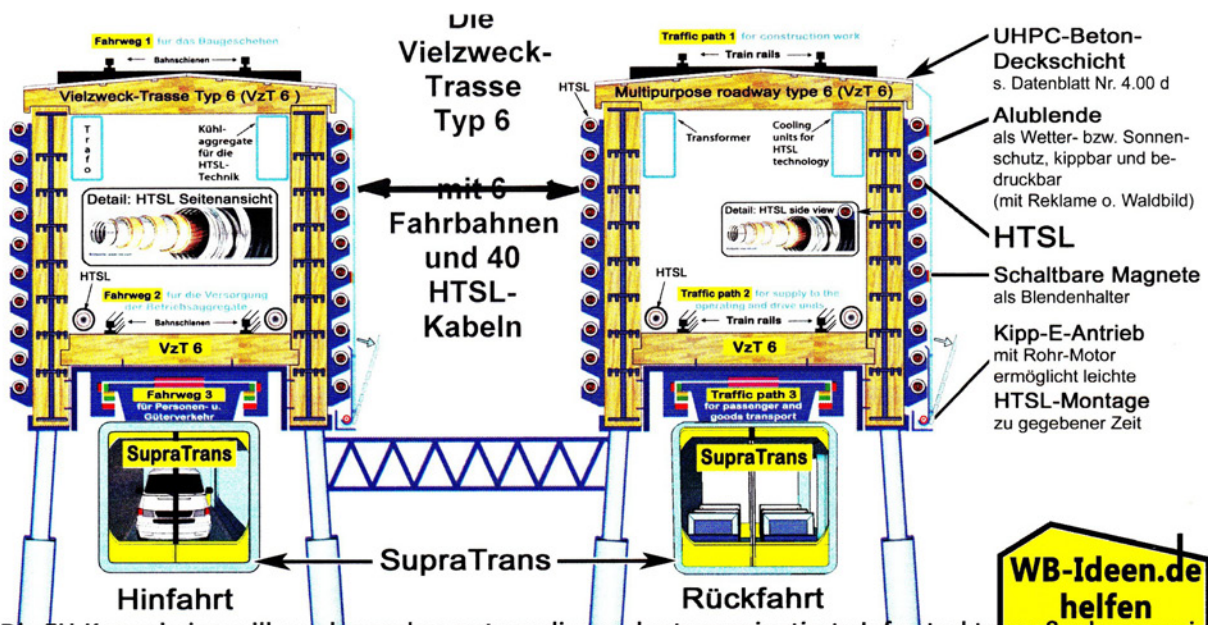
<http://www.focus.de/regional/dresden/parteien-piratenpartei-schlaegt-magnetschwebe...> 07.05.2014

Die Vielzweck-Trasse Typ 6 (VzT 6) und das schwebende Schienenfahrzeug,

der SupraTrans aus Dresden.

Dieser schwebt lautlos und berührungslos in ca. 20 m Höhe, ohne Benzinverbrauch, ohne Schadstoffausstoß und ohne Abnutzung, und transportiert Strom für 12 Millionen Haushalte aus Europas Süden nach Deutschland und in die EU.

Diese von Walter Back, Stockstadt, erfundene Kombination des modernsten und leistungsfähigsten Personen-, Güter- und Stromtransportweges (Patent-Nr. EP 180 5366) ist und bleibt der ökologischste und ökonomischste konzipierte Verkehrs- und Transportweg für alle Staaten Europas.



Die EU-Kommission will nun besonders notwendige und ertragsorientierte Infrastrukturmaßnahmen, wie ich sie für Deutschland und Europa konzipiert habe, um künftig keine fossilen Energiestoffe mehr in Höhe von ca. 400 Mrd. Euro jährlich in Europa zu verbrennen, ab sofort großzügig mit 21 Mrd. Euro begünstigen. Das von mir entwickelte Finanzierungskonzept, das für den kleinen Mann besonders günstig ist, ist dazu ebenfalls bestens geeignet. Wenn wir zur Erstellung eines Pilotprojektes sowie für eine Ausstellung einen Kredit- und Förderungsantrag stellen, haben wir hier alle Chancen auf Erfolg ohne Risiko. In Aschaffenburg und Umgebung sehe ich sämtliche industriellen Rahmenbedingungen, die für die Herstellung und Ausstellung eines solchen Pilotprojektes sowie für die spätere Serien-Produktion erforderlich sind, gegeben.

Näheres siehe Datenblatt Th. 11.2: "EU-Kommission will 315 Milliarden mobilisieren" auf: www.wb-ideen.de / Startseite 2 im "Datenblatt-Sammler Nr. 8 Finanzierungsvorschlag"

E-Mail: Back-mb@t-online.de

Walter Back - Büro für Umwelttechnik - 63811 Stockstadt - Fax: 06027 / 407 612

Gesendet: Mittwoch, 14. Mai 2014 um 00:57 Uhr

Von: "Florian André Unterburger" <florian-andre.unterburger@piraten-sachsen.de>

An: "Harald Naglatzki" <harald.naglatzki@web.de>

Betreff: Re: FOCUS Online

Sehr geehrter Herr Naglatzki,

entschuldigen Sie die späte Antwort! Ich danke Ihnen vielmals für ihre E-Mail und Ihr Interesse an unseren politischen Visionen. Ja wir vermissen visionäres Denken ebenfalls und daher wünschen wir uns neue Technologie, die hinzu auch noch Grenzen überwinden und Europa enger zusammenwachsen lassen.

Wir sind sehr interessiert an weiteren Fakten und ebenfalls an ihrer Expertise zur Magnetschwebbahntechnologie. Aktuell ist unser Landesverband noch am Berechnen von Kostenrahmen, Finanzierungsoptionen, Streckenverläufen, etc. - damit wir eine seriöse Vision präsentieren können. Hierbei brauchen wir jede Hilfe, denn wir sind nach wie vor nur auf ehrenamtlicher Basis aktiv.

Am 24. Mai wird es für mich leider nicht möglich sein, nach Erfurt zu kommen, da findet unser Wahlkampf-Abschlussevent in Dresden statt. Sind Sie denn einmal in Sachsen?

Mit freundlichen orangen Grüßen und Dank,

Am 08.05.2014 22:36, schrieb Harald Naglatzki:

Sehr geehrter Hr. Unterburger, mit Freuden habe ich Ihre Veröffentlichung in FOCUS gelesen. Ich bin leidenschaftlicher Befürworter der Magnetbahn-Technologie und vermisse visionäres Gespür in unserem Verkehrsministerium. Über 30% aller CO2-Emissionen gehen zu Lasten des Verkehrs. Maut-Diskussionen werden weitab jeglichen Verursacher-Prinzipes geführt. Daß der Güterverkehr auf der Schiene nicht ein Fünftel der durchschnittlichen Transportgeschwindigkeit des LKW-Verkehres erreicht, wird nicht hinterfragt.

Ihre Vision ist ein Baustein für eine zukunftsfähige und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur ! Sind Sie interessiert an weiteren Fakten und Erfahrungen in der Kommunikation mit den Entscheidungsträgern unserer Demokratie? Ich bin Mitglied des Vereins "Gesellschaft zur Förderung der Magnetbahntechnologie e.V."

Wir treffen uns am 24.05. in Lathen zu einer "Verkehrskonferenz" mit Aktivisten und Mitarbeitern der Versuchsanlage in Lathen. Wir, das sind nicht nur ehemalige Mitarbeiter auf der Versuchsanlage, sondern auch Interessierte aus allen Bereichen der Wirtschaft, die etwas für den Fortbestand und die Weiterentwicklung dieser Technologie beitragen möchten. Wenn Sie interessiert sind, dann sind Sie am 24.05. 2014 gern willkommen ! Ich übermittle Ihnen oder weiteren Interessierten gern weitere Details.

- > Mit freundlichen Grüßen
- > Harald Naglatzki
- > Regierungsstr.46
- > 99084 Erfurt
- > Tel: 0361/ 2111889
- > 0175/4303053 (dienstl



--

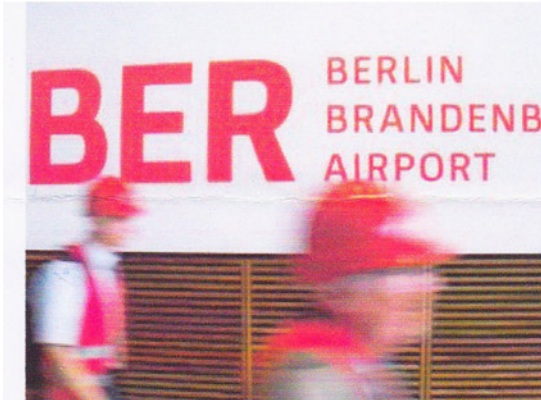
Florian André Unterburger,
Landesgeschäftsstellenleitung,
Spitzenkandidat PIRATEN Sachsen

Der wohlfeile, schnelle, sichere und regelmäßige
Transport von Personen und Gütern ist einer
der mächtigsten Hebel des Nationalwohlstandes
und der Zivilisation nach allen ihren Verzweigungen.

FRIEDRICH LIST

von Thomas Loy

Hartmut Mehdorn und Klaus Wowereit müssen sich heute im Hauptausschuss rechtfertigen. Der Landeschef der Piraten hat schon ein paar Ideen und fragt: "Schmeißen wir noch eine Milliarde auf den BER, ohne dass sich was verändert?"



... und wird und wird und wird nicht fertig. Der neue Großflughafen am südlichen Stadtrand von Berlin, in Schönefeld. - FOTO: AFP

Am heutigen Mittwoch, 13 Uhr, sind der BER-Chef Hartmut Mehdorn und der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit (SDP) - als Aufsichtsratschef der Flughafengesellschaft - vor dem Hauptausschuss des Abgeordnetenhauses, der fürs Geld zuständig ist. Die Abgeordneten wollen wissen, wie es am Flughafen weitergehen soll. Christopher Lauer, Landesvorsitzender der Piraten, schlägt vor, zum BER eine Volksabstimmung abzuhalten - darüber, „ob das Land Berlin überhaupt noch Steuergeld in diesem Projekt verbrennt

oder irgendwo in **Transrapid-Nähe** ein echter Großflughafen für Berlin errichtet werden soll“.

Für bereits existierende Bauteile ließe sich eine „sinnvolle Anschlussverwendung als Messehalle, Shoppingmall oder Spaßbad“ finden, selbst Lofts seien denkbar.

Was wäre Ihnen denn am liebsten: Lofts, Shoppingmall oder Spaßbad?

Meine persönliche Präferenz steht hier überhaupt nicht zur Debatte, denn die SPD in Berlin hat ja jetzt das Referendum als Möglichkeit der Bürgerbeteiligung für sich entdeckt. In Zukunft sollten Berliner die Möglichkeit haben, von vornherein über größere Projekte abzustimmen, nicht erst hinterher per Volksentscheid. Dabei sollte es auch möglich sein, eigene Ideen einzubringen.

Sie sind schon der zweite Pirat, der öffentlich anregt, den BER woanders noch mal zu bauen. Ist das Mehrheitsmeinung in Ihrer Partei?

In unserem Liquid-Feedback-System gibt es für diese Position eine deutliche Unterstützung. Aber ich bin ja auch Mitglied im Abgeordnetenhaus und damit persönlich verantwortlich für die sinnvolle Verwendung von Haushaltsmitteln. Hier geht es um die Frage: Schmeißen wir noch eine Milliarde auf den BER, ohne dass sich was verändert? Da brauchen wir jetzt eine, wie die CDU immer so schön sagt, ergebnisoffene Diskussion.



Christopher Lauer, Landeschef der Piraten. - FOTO: DPA

95 Prozent des Bauprojekts sind fertig...

Woher wissen Sie das? Ich kann nicht nachvollziehen, zu wie viel Prozent dieser Flughafen fertiggestellt ist. Wir hören seit zwei Jahren, dass man nur noch was am Brandschutz machen muss und das Ding zu 95 Prozent fertiggestellt ist. Gleichzeitig sind lauter Schreckensnachrichten zu lesen. Entweder müssen dort nur noch ein paar Kabel verlegt werden oder es handelt sich um ein potemkinsches Dorf. Bevor das Ding nicht so aussieht und sich verhält wie ein Großflughafen, auf dem Flugzeuge landen und starten, mit einer Brandschutzanlage, die vom TÜV abgenommen ist, glaube ich auch nicht, dass der BER ein Flughafen ist.

Sehr geehrte Teilnehmer des Begegnungstreffen am 24 Mai 2014 im Hotel Lathener Marsch. Da unser Programm um 11 Uhr beginnt, sollte man etwa um 10:30 wenn es möglich ist im Hotel anwesend sein. Dies ist jetzt der vorgesehene Programmablauf, den wir mit Frau Poplawski, Herrn Hugenberg und Herrn Dittmer gemeinsam überlegt haben. Ob der Bürgermeister kommt ist fraglich. Sollte er kommen, wird er natürlich um ein kurzes Grußwort gebeten. Professor Fleßner hat leider seine Teilnahme abgesagt.

Programmablauf Transrapid-Begegnungstreffen am 24. Mai 2014 im Hotel „Lathener Marsch“

Zu eins: 11:00 Uhr Eintreffen aller Teilnehmer, Begrüßung Herr Severin

Zu zwei: 11:30 Uhr Eingangsreferat Herr Dr. Rumpel

Zu drei: 11:45 Uhr Auf Wunsch von Herrn Hugenberg vor dem Essen zur Transrapid-Entwicklung Herr Hugenberg

Zu vier 12.15 Uhr Mittagessen eine Stunde

Zu fünf:13:15 Uhr Filmbeitrag „Erinnerungen an den Transrapid“ Herr Groß etwa 30 Minuten

Zu sechs: 13:45 Uhr Filmbeitrag SupraTrans Michael Dittmer

Zu sieben: 14.00 Uhr Pause mit Musik Herr Severin

Zu acht:14:20Uhr Transrapid-Museum in Lathen? Herr Hugenberg/Herr Witt etwa 30 Minuten

Zu neun: 14:50 Uhr Buchvorstellung „Im Marionettentheater“ Herr Hugenberg/Herr Kohlmetz etwa 40 Minuten

Zu zehn:15:30 Uhr Zusammenfassung und weitere Ideen Herr Back etwa 15 Minuten

Zu elf: 15:45 Uhr Verabschiedung mit Musik Herr Severin und wer möchte mit Caffee und Kuchen etwa 30 Minuten

Zu zwölf:16:15 Uhr Ende der Veranstaltung

ab 16:15 Uhr Diskussionsrunde (bei Bedarf)

Die Teilnehmerliste

Herr Dr. Wulf Rumpel Tostedt./ Herr Naglatzki Erfurt./ Herr Gellekum München./ Herr Latteyer Hamburg, / Herr Back Stockstadt am

Main, / Herr Dittmer Kiel, / Herr van Welsenis Nederlanden./ Herr van Gessel Nederlanden beide von Freedom of Mobility./ Herrn Witt

Besucherbetreuer der TVE

Herr Witt, / Herr Fuhrmann./ Herr Meier, / Herr Schröder./ Herr Böhm, / Herr Fischer./ Herr Kohlmetz./ Herr Groß./ Frau Wermelt, / Frau Poplawski, / Herr Hugenberg./eh.Geschäftsführer der Emsland GMBH, / Herr Kamps./ Herr Schomker, / Horst Severin

Olaf Carstensen Sylt

Das sind die Teilnehmer und der jetzt überlegte Programmablauf. Wir hoffen auf einen schönen und aufschlußreichen Nachmittag

Der uns noch hoffentlich lange in Erinnerung bleibt

Ihre Organisatoren Frau Poplawski und Horst Severin

Eingangsvortrag in Lathen

Guten Tag meine geschätzten Damen und Herren,

Ich freue mich hier bei ihnen sein zu dürfen und möchte als erstes den Organisatoren dieser Zusammenkunft, besonders Frau Poplawski und Herrn Severin meinen Dank aussprechen, für die Mühe die sie sich gemacht haben. Ihrem Einsatz verdanken wir das heutige Treffen und es erscheint mir daher absolut wünschenswert, wenn der Ablauf sich zu einem vollen Erfolg besonders für sie beide gestalten wird.

Fasse ich die erarbeitete, Ihnen vorliegende, Tagesordnung zu diesem Treffen zusammen, so geht es, wie mir scheint, um zwei große Themen, nämlich:

Wie können wir die TVE und die, die sie so viele Jahre getragen haben würdigen und zu weiterem Engagement ermutigen, ihre bisher hier geleistete Arbeit in ihrem Wert zukünftig bewahren, durch Einbringen neuer Entwicklungen unterstützen, zuletzt aber für den Tag der ersten Nutzenanwendung, und der da bin ich sicher, kommen wird, in Deutschland bereit halten? Wie ich höre, zeichnen sich bereits Gedanken ab, in Lathen eine Sammlung themenbezogener Information in einer Art Kompetenzzentrum aufzubauen, möglicherweise verbunden mit den im Umkreis verbliebenen Ingenieuren und Protagonisten, den politischen Kräften der Region, die anders als die Vertreter von Bund und Ländern, ja nie an der Sinnhaftigkeit der MSB gezweifelt haben und vielleicht ja sogar unter Einbeziehung eines bereits ansässigen Hochtechnologieunternehmens, nämlich der für ihre Innovationsfreudigkeit bekannten Meyerwerfft im nahen Papenburg.

Zum Zweiten, werden wir dann einiges über den Stand der Magnetfeldtechnik allgemein besprechen und ihre dabei zunehmend als unverzichtbar für den Industriestandort erkannte Rolle als Trägersystem für ein vernetztes und integrierendes Verkehrskonzept zusammen mit unseren holländischen Freunden näher beleuchten. Wir werden die durch Forschungsarbeiten an der Supraleitung aufscheinenden weiteren Möglichkeiten für diese Technik kennenlernen, dabei dann aber doch immer wieder auf die Frage aller Fragen stoßen,

warum wird diese Technik bei uns nicht schon längst genutzt oder anders herum gefragt, wer hat ein Interesse, daß wir sie nicht kriegen?

Um dieser Schlüsselfrage näher zu kommen möchte ich Ihnen eine kurze Begebenheit schildern. Wir haben bei der Verkehrskonferenz in Oldenburg erfahren, daß die vom Jade-Weserport durch die Mitte Oldenburgs fahrenden Güterzüge den Menschen den Schlaf rauben. Mal abgesehen davon, daß dies eigentlich von Anfang an jedem klar sein mußte, fühlten sich Politik und Staatsbahn gefordert und boten

Lärmschutz an, eine außerstädtische Umfahrung oder vielleicht sogar die leise und schwingungsfreie MSB werden dagegen als angeblich zu teuer ohne weitergehende Erklärung sofort ausgeschlossen.

Wenn nun die Menschen in der Oldenburger Innenstadt sich durch diesen geschickt gewählten Begriff Lärmschutz blenden lassen, nicht näher nachfragen und vielleicht sogar dieses Kunstwort in ihre Gesprächsrunden aufnehmen, zerstückeln demnächst Blech- und Betonwände das innere Stadtgebiet, aber ungestört schlafen kann trotzdem keiner, denn von Schwingungen hat man mit dieser Wortwahl gezielt abgelenkt, aber die entstehen auch und besonders wenn Eisenbahnräder Eisenbahnschienen mit 8 t/cm² Pressung walzen. Schallschutzwände sind gegen so etwas wirkungslos. Aber alles was irgendwie vibrieren kann brummt im Takt mit, Schienen, Brücken, Bauteile, Gebäudeverkleidungen, Werbetafeln, Balkongeländer, ja selbst die unansehnlichen Schallschutzwände beteiligen sich am Crescendo der Resonanzen.

Was Lärmschutz bedeutet oder besser nicht bedeutet wird damit klarer, aber wie präzise sind eigentlich die Begriffe Energiewende, Erneuerbare Energie, Atomausstieg, Klimawandel mit denen wir ständig berieselt werden und ist jeder, der sich Gedanken macht, wer wohl demnächst sein Nachbar wird, ein Fremdenhasser? Und wer aus guten Gründen meint Atomstrom ablehnen zu müssen, verschließt sich damit doch auch gleich jedem weitergehenden Forschungsansatz. Wer oder was steckt dahinter?

Wenn man mir antwortet, der Transrapid wäre ein Milliardengrab, dann frage ich nach Stuttgart 21 und seinen tief in der Erde versenkten, ständig steigenden Kosten oder nach der Überholungsbedürftigen Westerwaldstrecke, während der kaum jüngere Shanghai-Transrapid seit 10 Jahren fehlerfrei funktioniert. Wenn ich den vermeidbaren Krach von Güterzügen hervorhebe und man beruhigt mich mit der Flüsterbremse frage ich nach und stelle fest, da flüstert gar nichts, hier wurde lediglich unkritisch ein von interessierter Seite angebotener Verschleierungsbegriff gutgläubig, vielleicht auch aus Bequemlichkeit, ungeprüft in den persönlichen Sprachschatz übernommen.

Wenn wir die Menschen für unser Anliegen eines umfassenden Verkehrskonzeptes mit dem geeigneten Hauptträgersystem Magnetschwebetechnik gewinnen wollen, müssen wir uns als erstes der auf Manipulation angelegten zweideutigen Begriffe unserer Gegner bewusst werden, sie danach in ihren Zielen erkennen und uns fragen: Wer zieht einen Nutzen daraus und was soll damit aus der öffentlichen Diskussion weggedrückt werden? Danach können diese Scheinbegriffe durch eine geeignetere, präzisere, umfassendere Begrifflichkeit ersetzt werden. Das wird schwer sein, denn bedenken sie, die Fragwürdigkeit der sogenannten Energiewende wurde vielen Menschen erst bewusst, als sie deren nie debattierte, verschwiegene Folgen am eigenen Leib erfuhren, die da sind:

Ständig steigende Energiepreise, Glühbirnenverbot, den Wildwuchs sog. Windparks, breite Hochspannungstrassen im Land und die Abhängigkeit von jenseits der Grenzen liegenden Urankernzertrümmerungsanlagen, die wir ja gerade ersetzen wollten. Als bei der Emdener Messe, auf der wir für Magnetschwebetechnik warben, ein Ablehner den Transrapid als Stützenmonster diffamierte und ich ihn fragte, ob er die Toscana kenne und wie es ihm dort gefiele, äußerte er sich begeistert. Auf meine Frage, ob ihn nicht die das Land durchziehenden Bogenstellungen römischer Aquädukte gestört hätten und ob er sich schon einmal überlegt hätte welche Gedanken die römischen Baumeister bewegt hätten und wieviel weniger Boden eine geständerte Trasse gegenüber einem Bahndamm benötige, unterstellte er mir nach kurzem Zögern Polemik.

Also gut, gestatten sie mir, nur zur Verdeutlichung, etwas Polemik auch an dieser Stelle: Ich frage sie, hätten wir wirklich Demokratie wenn es nicht die vielen Möglichkeiten und Wirkungen der psychischen und verbalen Beeinflussung und Steuerung gäbe? Früher bedeutete schwarz auf weiß gedruckt „Zuverlässigkeit“, aber was bedeutet es heute? Jemand den ich gut kenne, faßte es so zusammen, wenn Wahlen wirklich etwas ändern könnten, wären sie schon längst verboten oder anders herum, wurde uns Demokratie erst gestattet, als das Instrumentarium zu deren wunschgerechter Steuerung klar war?

Ich würde mich freuen wenn es mir gelungen sein sollte, ihnen den von mir geschilderten ersten Schritt zur Änderung öffentlicher Meinung verdeutlicht zu haben und freue mich auf die Diskussion mit ihnen allen hier und nachher.

Ich danke ihnen für ihre Aufmerksamkeit.



„Dank unserer magnetischen Waren müssen Sie nicht einmal mehr im Regal greifen...“

Zu: „Ramsauers Ladenhüter“ von Markus Brandstetter, JF 24/13

E-Mobilität ist zukunftsfähig

Unter Abwägung anstehender Herausforderungen erscheint die E-Mobilität aus mehrfachem Grund zukunftsfähig und nötig. Dies zeigen unsere überfüllten Verkehrswege und die unwirtschaftliche Verbrennung wertvoller Ressourcen in den konventionellen Automotoren.

Schließlich wurde mit der Entwicklung der Magnetschnellbahn (MSB) zur Serienreife eine Wende zu einem vernetzten und integrierenden Verkehrskonzept eingeleitet. Wo die Batterieleistung nicht hinreicht, springen Busse, Regiozüge und die MSB ein, nehmen diese Fahrzeuge an Knotenpunkten auf, laden deren Batterien während der Fahrt nach und entlassen sie nahe dem Zielort zur individuellen Weiterfahrt.

Fazit des Treffens in Lathen

Am 29.05.2014 12:03, schrieb horst.severin@t-online.de:

Liebe Teilnehmer des Treffens am 24 Mai.

Mein Fazit zu dem Treffen am 24 Mai, hat von all dem, was unsere Referenten gesagt haben, einen positiven Eindruck hinterlassen, hat nach meinem dafürhalten wichtige Impulse gesetzt. Auch bei dem Referat von Herrn Hugenberg, wo er aufgezeigt hat, wie er es bewerkstelligt hat, den Transrapid nach Lathen zu holen, liegt so geballte Sprengkraft und Entschlossenheit drin, seine Leistung nicht vergessen zu machen. Es muß in dem geplanten Kompetenzzentrum, wie es Dr Rumpel genannt hat, was in Lathen entsteht, zur Geltung eingebracht werden. Michael Dittmer und ich, wir haben diesbezüglich schon einige Überlegungen angestellt. Herr Hugenberg hat in seinem Referat von einer Verpflichtung gesprochen, das was da in Lathen auf gebaut worden ist, das technische Know-How darf nicht verlorengehen. Deswegen sollten wir die Überlegungen mit dem Kompetenzzentrum mit guten Ideen unterstützen.

Das nächste Fazit, was ich von wichtiger Bedeutung halte, ist unbedingt der Kontakt zu Herrn Witt und Herrn Kohlmetz. Das Argument, die übernächste Maglev-Tagung nach Deutschland zu holen, ist die nächste Wichtigkeit, die es zu unterstützen gilt. Was auch von Wichtigkeit ist, was Harald gesagt hat! "Ein Netzwerk mit allen, die die Wichtigkeit der Magnetbahn unterstützen zu knüpfen, mit Professor Klühspies" Ich füge Professor Fleßner hinzu und Herrn Steinmetz. Harald geht in einem ersten Schritt davon aus, Informationen ins Internet zu stellen.

Das nächste Thema was mir persönlich wichtig ist, was wir in den Fokus der Informationen stellen müssen, ist die Weiterentwicklung der Magnetbahn in Deutschland, die sich, wie wir neuerdings wissen, an zwei verschiedenen Stellen weitergeht. Dazu zähle ich unter andern die Möglichkeit als Spin-off-Effekte der Magnetbahn: Die Entwicklung des induktiven berührungsfreien Antriebs für die Schiene. Auch, daß die Weiterentwicklung der Magnetbahn jetzt darauf gerichtet ist, für den Kurz-, den Regional- und für den innerstädtischen Verkehr zu konzipieren.

Dies halte ich zwar für einen Umweg, den Transrapid zu realisieren, könnte aber für die Lösung unserer Verkehrsprobleme auf den Straßen und der Luft von wichtiger Bedeutung werden. Ich meine, es war Herr Kohlmetz, der in seinem Referat erwähnte "Die Magnetbahn scheinbarweise zu realisieren, je nach dem gerade, wieviel Geld zur Verfügung steht und erwähnte, daß die Japaner beim Bau ihrer Magnetbahn so vorgehen. Die Magnetbahn ist tot, glauben die meisten Menschen in Deutschland"

Aber sie ist nicht gestorben, der Transrapid liegt auf der Intensivstation und in der Weiterentwicklung gehen aus der Idee von Hermann Kempers Grundlagenforschung, aus dem Stamm der Transrapidtechnologie, neue Äste hervor, die in der Zukunft ihre Früchte bringen. Dazu, meine ich, ist das, was Herr Witt gesagt hat, eine internationale Kooperation aller, die die Magnetbahn für unsere Mobilität für wichtig halten, von Bedeutung. In diesem Sinne herzliche Grüße Ihr Horst Severin.

Halver den 02.05.2013

-----Original-Nachricht-----

Betreff: WG: Aw: Zur Sendung mit FrauMaybrit Illner

Von: "horst.severin@t-online.de" <horst.severin@t-online.de>

An: mdelius@piratenfraktion-berlin.de

Sehr geehrter Herr Delius

In der Sendung mit Maybrit Illner am 1. Mai haben Sie versucht, das Debakel um die Verhinderung der Magnetbahn Transrapid auch anzuprechen. Leider habe ich die Sendung nicht von Anfang an gesehen. Man hatte den Eindruck, daß man das Thema Magnetbahn irgendwie auch in der Sendung unter den Tisch kehren wollte, selbst bei Herrn Stoiber hatte man den Eindruck. Es ist ein Trauerspiel, daß Milliarden für den Nürburgring ausgegeben worden sind und eine soviel versprechende in die Zukunftweisende Technik für unsere Mobilität landet im Mülleimer und im Museum. Meine Frage an Sie: Welche Einstellung haben Sie und Ihre Partei zu dieser Thematik?

Es gibt in Deutschland eine Gruppe von Bürgern, die versucht das Blatt mit der Magnetbahn noch einmal zu wenden und dazu gehöre ich auch. Zudem möchte ich Sie fragen, in wie weit Sie uns, oder Ihre Partei, darin unterstützen könnte. Wir sind eine Gruppe aus allen Schichten der Bevölkerung, das sind Kaufleute, Akademiker und auch Handwerker. Wir streben unter andern ein Gespräch mit dem Verkehrsminister Dobrindt an. Außerdem gehören viele der "Gesellschaft zur Förderung der Magnetbahn" an. In diesem Zusammenhang möchte ich erwähnen, daß die Entwicklung der Magnetbahn in Dresden im Institut für Festkörperforschung, das zum Helmholtzinstitut gehört, unter der Bezeichnung Supratrans weiter geht. Hier wird das Schweben durch die Verwendung von Permanentmagneten und einem Supraleiter hervorgerufen. Dort braucht man dringend neue finanzielle Mittel, um die Forschung weiter betreiben zu können.

Wir beschäftigen uns mit einem besser vernetzten Verkehrssystem der verschiedenen öffentlichen Verkehrsträger. Wir möchten auch mehr Schwerlastverkehr auf Flüssen, Kanälen und auf der Schiene sehen. Wir denken auch an eine Einschränkung des Kurzstreckenverkehrs in der Luft. Da uns der Kurzstreckenverkehr durch den hohen Kerosinverbrauch zu unwirtschaftlich erscheint. Die Entlastung des Verkehrs auf Autobahnen kann mit der Einführung der Magnetschnellbahn Transrapid freie Kapazitäten auf der Schiene zugunsten des Güterverkehrs ermöglichen. Bis dahin möchte ich es erst einmal bewenden lassen. In der Hoffnung eine Antwort von Ihnen zu erhalten, wünsche ich Ihnen in Ihrer politischen Verantwortung gegenüber unserer Gesellschaft alles Gute und Erfolg

Mit freundlichem Gruß
Horst Severin

Veranstaltungskalender

Bürgerinfo-Veranstaltung zum sechsspurigen Ausbau der A92

Termin: 22.05.2014

Beginn: 19:00 Uhr

Eintritt: Eintritt frei

Stadt Unterschleißheim

Festsaal

Rathausplatz 1

85716 Unterschleißheim

Dipl.-Ing. Robert Gellekum

BBT+V

Bundesbeauftragter Transrapid u. Verkehr d.

AGPD

Allianz Graue Panther Deutschland

6 spuriger Ausbau möglich durch
Canceln des spurgebundenen
MSB (Magnetschwebebahn)-Projektes
München Hbf-München Flughafen



Seit längerer Zeit gibt es sie schon, die Planungen zur Verbreiterung der A92 von bisher 4 auf 6 Spuren zwischen dem Dreieck Feldmoching und dem Kreuz Neufahrn.

Auf Wunsch der Stadt Unterschleißheim wird die Autobahndirektion Südbayern die Pläne nunmehr der Unterschleißheimer Öffentlichkeit vorstellen und sich dabei auch den Fragen der Bürgerinnen und Bürger und der Diskussion um diese bedeutende verkehrliche Maßnahme stellen. Deshalb wird es in Unterschleißheim eine öffentliche Informationsveranstaltung hierzu geben.

Durch Kleinmut gepaart mit Ignoranz wurde erneut eine Chance vertan!

Das größte Forschungsprojekt der Welt

– es zündet

Der Fusionsreaktor Iter ist weiter in der Krise: Wird der „Sonnenofen“ die erhoffte Antwort auf alle Energiefragen liefern oder doch zu einer gigantischen Bauruine werden?

Mit den Bauarbeiten auf dem Gelände des französischen Kernforschungszentrums Cadarache nordöstlich von Aix-en-Provence geht es schnell voran. In sechs Jahren soll dort, falls alles planmäßig verläuft, der internationale Fusionsreaktor Iter fertiggestellt sein und in Betrieb gehen. Dann könnten die Wissenschaftler demonstrieren, dass eine Energiegewinnung wie auf der Sonne durch die kontrollierte Fusion der Wasserstoffisotope Deuterium und Tritium zu Helium technisch und physikalisch machbar ist.

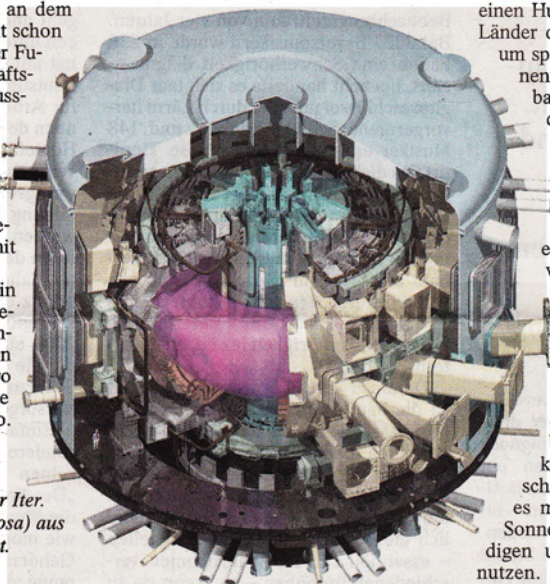
Für mehrere Minuten soll das Fusionsfeuer anfangs aufrechterhalten und das Zehnfache der aufgewendeten Heizleis-

den fern. Prallen jeweils zwei Tritium- und Deuteriumkerne aufeinander, verschmelzen sie zu Heliumkernen. Dabei werden wie in der Sonne riesige Mengen an Energie freigesetzt.

Das Prinzip klingt einfach, die Umsetzung ist eine Herkulesaufgabe, an dem die Wissenschaftler in aller Welt schon mehrere Jahrzehnte tüfteln. Der Fusionsreaktor wird als Gemeinschaftsprojekt von Europa, Japan, Russland, der Volksrepublik China, Südkorea, Indien und den Vereinigten Staaten entwickelt und betrieben. Immer wieder hat es politische Unstimmigkeiten zwischen den Partnern gegeben, vor allem aber hat man mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. So sind die Kosten des in den achtziger Jahren ins Leben gerufenen Projekts in der Vergangenheit förmlich explodiert – von ursprünglich 4,6 Milliarden Euro Gesamtkosten auf mittlerweile mindestens 15 Milliarden Euro.

Schnitt durch den Fusionsreaktor Iter. Im Zentrum wird das Plasma (rosa) aus Tritium und Deuterium gezündet.

Abbildung Iter-Organisation



tung von fünfzig Megawatt erzeugt werden. Außer an den rein physikalischen Zielen sind die Wissenschaftler an der Entwicklung neuer Verfahren für ein zukünftiges Fusionskraftwerk interessiert, das frühestens im Jahr 2050 zur Verfügung stehen könnte. Mit Iter will man unter anderem das Verhalten verschiedenen Materialien und Konstruktionsweisen unter starker Neutronenbestrahlung testen. Die Neutronen entstehen als Nebenprodukte bei der Kernfusion. Für die Experimente soll Iter mindestens fünfzehn Jahre lang in Betrieb sein.

Das Herzstück des Fusionsreaktors wird, wenn er fertiggestellt ist, eine Höhe von dreißig Metern und einen Durchmesser von zwanzig Metern haben. Er gleicht einem überdimensionalen reifenartigen Gefäß (Torus) aus Spezialstahl (siehe Grafik). In dessen Innerem werden Deuterium- und Tritiumatome auf knapp hundert Millionen Grad und mehr aufgeheizt – eine Temperatur, wie sie auch im Inneren der Sonne herrscht. Dabei lösen sich die Elektronen von den Atomkernen, und es bildet sich ein Plasma (in der Grafik rosa eingezeichnet). Starke Magnetfelder, die von stromdurchflossenen Spulen, aber auch durch einen im Plasma fließenden Strom erzeugt werden, schließen das heiße Gas ein und halten es von den Wän-

Deutschland soll davon 1,3 Milliarden Euro übernehmen. Die aus dem Ruder laufenden Kosten sowie das Nichteinhalten des Zeitplans hat zu massiver Kritik an einer ineffizienten Organisationsstruk-

karikiert



tur geführt. Ein unabhängiger Untersuchungsbericht vom Februar dieses Jahres hat der Projektleitung keine guten Noten bescheinigt.

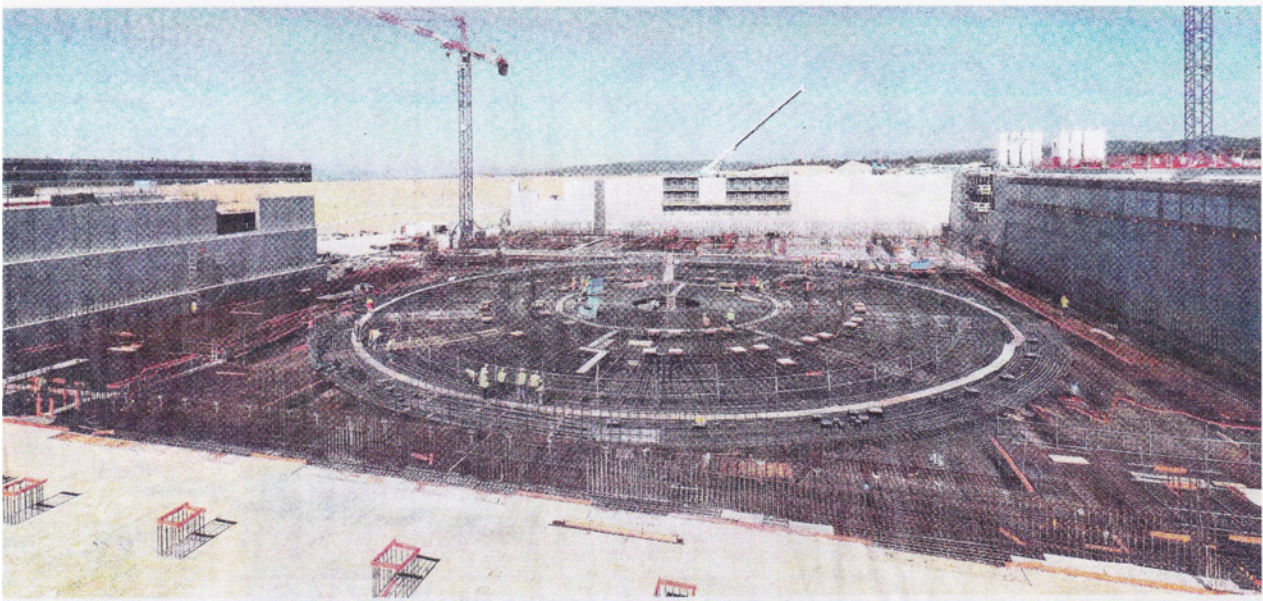
Tatsächlich ist es offenbar nicht gerade leicht, alle sieben beteiligten Partner unter einen Hut zu bekommen. So wollen alle Länder das gleiche Knowhow erwerben, um später in der Lage zu sein, gegebenenfalls ein eigenes Fusionskraftwerk bauen zu können. Deshalb will jeder Partner – weitgehend ungeachtet von der eigenen Kompetenz – einen Teil der Entwicklungs- und Bauarbeiten übernehmen. So werden die supraleitenden Kabel für die Magneten nicht an einem einzigen Ort gebaut, wie es vernünftig wäre, sondern in mehreren auf der ganzen Welt verteilten Fabriken. Das Risiko ist groß, dass viele der Komponenten am Ende nicht zusammenpassen.

Schon jetzt befürchtet man, dass der Bau von Iter länger als bis 2020 dauern wird. Hinzu kommt die auch unter Wissenschaftlern wachsende Skepsis, ob es mit Iter tatsächlich gelingt, das Sonnenfeuer endlich im Labor zu bändigen und zur Energiegewinnung zu nutzen.

MANFRED LINDINGER

Die Steinzeit hat Steine zertrümmert und daraus Brauchbares herausgesucht, später hat sie Steine/Erz verflüssigt und gezielt in die benötigte Form gebracht. Wir spalten immer noch Atomkerne und verwenden einen Bruchteil der Trümmer, bald werden wir Atome gezielt verschmelzen und deren Energie völlig verwerten!

MITTWOCH, 14. MAI 2014



April: In dieser 17 Meter tiefen Baugrube nimmt der Fusionsreaktor hier allmählich Formen an. Zu sehen ist das Fundament, auf dem der 360 000 Tonnen schwere Koloss erdbebensicher ruhen soll. Foto: bpa

LESERBRIEF

Situation auf den Straßen entflechten

Zum Thema „Radweg auf Bahntrasse“ erreichte uns folgende Leserzuschrift:

„Jetzt ist es amtlich: Die Schienen zwischen Halver und Oberbrügge werden abgerissen und eine Absichtserklärung für die Errichtung eines Fahrradweges unterschrieben. Die Schleifkottenbahn wird aufgelöst. Auch ich bin da, wo es sinnvoll ist, für Fahrradwege. Offiziell bin ich zwar jetzt aus der Bergisch Märkischen Eisenbahn ausgestiegen. Nur für mich steht der Erhalt diese Strecke als offene Mahnung zur Lösung und Entlastung der Verkehrssituation, die ich in meinem Leserbrief am 5. November angesprochen habe.“

Wir werden in der Zukunft um ein vielfaches mehr auf den öffentlichen Verkehr zur Lösung und Entflechtung der Situation auf unseren Straßen angewiesen sein. Dazu bedarf es aber der von meinen Freunden und von mir propagierten besseren Vernetzung aller öffentlich bestehenden Verkehrsträger und natürlich auch ein für alle bezahlbares Tarifsystem. Ein besser vernetztes Verkehrssystem auch mit Bussen, die in der Lage sein müssen, Fahrräder mit zu nehmen. Auf Sylt haben alle Busse im hinteren Bereich außen einen Fahrradträger. Dass es möglich ist, auch in Zügen Fahrräder, Rollatoren und

Rollstühle mit zu nehmen, habe ich am 25. Oktober gesehen, als ich in Bremen von der Bundesbahn in die Metronombahn umsteigen musste, um nach Tostedt südlich von Hamburg zu gelangen.

Zwischen zwei Waggons mit Sitzplätzen, war ein gesamtes Abteil für diesen Zweck eingerichtet. Ich bin extra durch den Zug gegangen, um mich davon zu überzeugen. Nun soll natürlich auch nicht der Eindruck entstehen, dass ich mich gegen die private Mobilität, die uns das Auto bietet, wende. Auch ich schätze mein Auto sehr, dass meine Frau und ich auch sehr oft mit der Bahn gefahren sind.

In Anbetracht der Situationen von zäh fließendem Verkehr bis hin zu Staus auf allen unseren Straßen sind doch intelligente Konzepte von Nöten. Friedrich-Wilhelm Kugel hat oft genug gesagt, wie wichtig der Erhalt von Schienenstrecken in Deutschland ist und das

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
MITTWOCH, 14. MAI 2014



AUTOMOTIVE

FREITAG, 7. NOVEMBER 2014

Allgemeiner Anzeiger

Westfälischer Anzeiger • Märkische Zeitung

leuchtet wohl auch jedem ein, der sich Tag täglich mit dieser Blechlawinenschlange herumschlagen muss. Aber ich füge auch die Integration der Magnetbahn in unsere Verkehrsinfrastruktur hinzu. Nur so werden wir auf Dauer die Situation auf den Straßen entflechten können.“

Horst Severin
Halver

WEISHEIT KANN WARTEN.

8 chrismon 02.2015

mahler

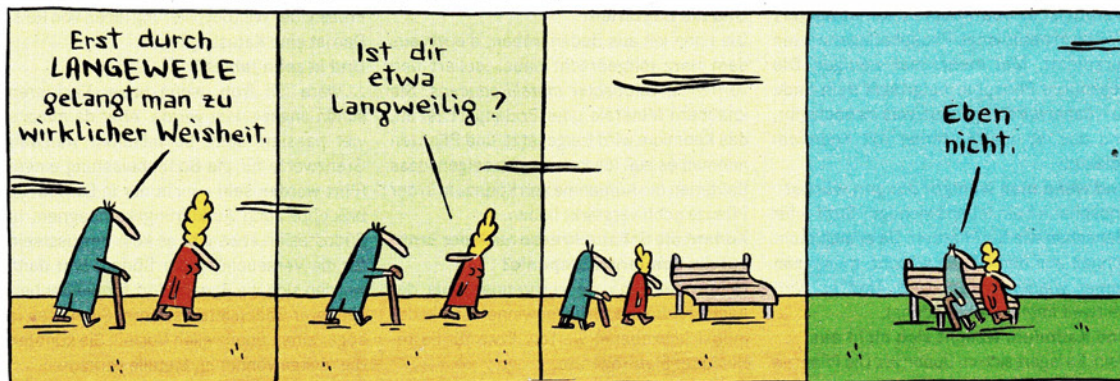


FOTO: KATRIN BINNER; ILLUSTRATION: NICOLAS MAHLER

23. May 2014 -Das Verlust von einem deutschen Kronjuwel genannt Transrapid

Seht geehrte Magnetbahn Freunde,

Jetzt ist die Teststrecke in Lathen geschlossen. Wenn die Gesellschaft zur Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) e.V. auch aufhört, dann wird den Transrapid fast zum Geschichte. Eine Geschichte voller Hindernisse, Ignoranz und Kurzsichtigkeit der Entscheidungsträger und eine Organisation, die nicht in der Lage war den Transrapid an das deutsche Volk zu verkaufen.

Diese Tatsache verärgert uns von Stiftung Freedom of Mobility sehr, und wir beobachten diese Entwicklung um Transrapid mit großem Unglaube. Vor allem, da Deutschland mit dem Magnet-Zug ein Kronjuwel hat, die seine Nützlichkeit für Deutschland, den Niederlanden und dem Rest Europas, selbst der ganzen Welt beweisen kann.

Eine der starken Argumente gegen den Magnet-Zug war, dass es zu teuer war. Aber als ein Projekt eine Menge Geld kosten wird, bedeutet es jedoch nicht dass es zu teuer ist. Das kann man gar nicht sagen ohne zu betrachten was es bringt!

Wenn wir den Plänen von dem Münchner Hauptbahnhof nach Flughafen München ansehen, dann fallen uns einige Dinge auf.

- Die Strecke wirkt wie eine isolierte Linie mit nur einem Anfangs- und Endpunkt.
- Andere Systeme wie der ICE-und Intercity-Züge würden unverändert bleiben.
- Die Straßen bleiben unverändert.

Mit anderen Worten, man fügt eine Modalität zu wobei es fragwürdig ist was den Mehrwert ist zusätzlich zu all der bestehenden Palette von Verkehrsmitteln. Mit einer derartigen Präsentation konnte jeder sagen, dass es zu teuer ist.

Wurde der Plan allerdings anders dargestellt, hatte es zu Gunsten der Magnet-Zug und Deutschland fallen können. Das ist das Argument der Vision von Stiftung Freedom of Mobility. Wir von Stiftung Freedom of Mobility mochten der Transrapid gerne in Niederlande vorstellen. Für die Niederlande schlägt die Stiftung ein Netz von 9 Magnet-Strecken vor, die alle Intercity-Bahnhöfen und Flughäfen miteinander verbindet.

Wenn wir von Stiftung Freedom of Mobility die Pläne der Münchner Transrapid betrachten, finden wir die Pläne auch nicht stark. Dass bedeutet aber nicht, die Magnet-Zug wäre nicht gebaut sein. Im Gegenteil, die Anwendungsstrecke hätte bereits in betrieb gewesen sein dürfen.

Allerdings hatte die Strecke als Ausgangspunkt für ein größeres Plan sein dürfen. Die Strecke als Teil eines Netzwerks, das alle Intercity-Bahnhöfen und Flughäfen in Deutschland und Europa miteinander verbindet. Der Transrapid wird den ICE, Intercity-, inländische Luftverkehr und schließlich das Auto über Langstrecken ersetzen. So wird es nicht noch eine zusätzliche Modalität, aber ein Ersatz bestehender Modalitäten.

Deutschland hat auch mit den gleichen Problemen wie die Niederlande zu tun, worauf eine Antwort gefunden werden muss. Die Kraftstoff und Ressourcenprobleme, Staus, Umweltverschmutzung, Gesundheit, 9 Milliarden Menschen auf dem Raumschiff Erde. Mehr Menschen von Schwellenländern mochten Wohlstand und das Schrumpfen der Zahl der Menschen in Europa wird eine weitere Belastung für unser Wohlergehen und

Wohlstand sein. Darüber hinaus hat Deutschland einen Fokuspunkt, für die Infrastruktur der Eisenbahnen und Autobahnen sind größere Wartungsarbeiten erforderlich, um Schritt zu halten.

Die oben genannten Probleme werden die Wohlfahrt und Wohlstand in Deutschland beeinflussen. Ein Problem ist die Art der Fortbewegung. Die Identität Deutschland ist durch eine sehr starke Automobilindustrie und der Autobahn bestimmt. Aufgrund dieser Probleme, wird die Automobilindustrie in Deutschland, und auch In anderen Teilen der Welt unter Druck stehen. Das Auto wird viel teurer für viele Leute sein. Das intelligente Auto oder Elektroauto wird nicht die obigen Probleme lösen können. Das bedeutet, dass Deutschland wird akzeptieren müssen, dass wir über das Auto hinaus bewegen sollen.

Glücklicherweise hat Deutschland nicht nur Wissen über das Auto, sondern ist eines der Länder in dieser Welt, die Kenntnis von der Magnetbahn-Technologie hat. Die Eisenbahnen können jedoch die oben genannten Probleme lösen, weil die mit weniger Rohstoffe und erneuerbare Energieträger wie Wind- und Solarenergie mehr Menschen auf kurzen und langen Distanzen transportieren können. Ein kleines Auto und Fahrrad, werden den für kurze Distanzen zum Tür-zu-Tür-Beförderung verwendet.

Natürlich kann Deutschland für den Französischen System von Hochgeschwindigkeitszügen entscheiden, aber auch diese Züge brauchen eine eigene Infrastruktur um 300 km / h zu fahren. Dies kann heute in Deutschland nur zwischen Köln-Frankfurt und Nürnberg-Ingolstadt.

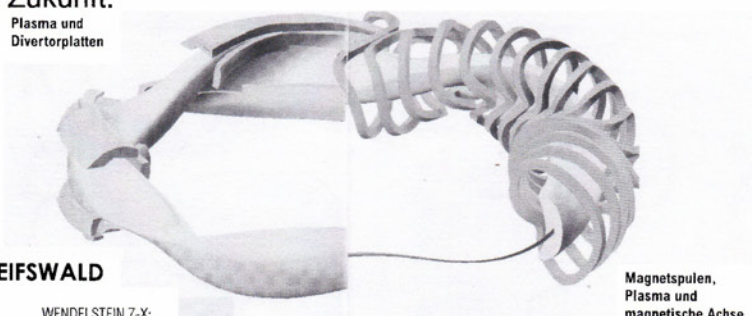
Wenn Deutschland investieren sollte, um seine Infrastruktur zu verbessern, mach es dann gleich richtig! Durch den Angriff Ihren eigenen Magnetschwebbahn hat man sichergestellt, dass Frankreich im spiel mit 10 gegen 1 Deutschland vorausgeht. Das Frankreich voran steht mit seiner Hochgeschwindigkeitszügen und in der Lage war, sich in Europa und der Rest der Welt zu Profilieren, ist nicht weil Frankreich so gut ist. Nein, es ist, weil Deutschland mit dem Angriff auf der eigenen Magnet-Zug immer ins eigene Tor schießt. Schade, weil der Magnet-Zug die herkömmlichen, Intercity- und Hochgeschwindigkeitszüge weit überlegen ist.

Mit dem bau von der Magnetbahnstrecke von Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen, hatte die Strecke auch für die Niederlande, Europa und der Welt als Beispiel dienen können. Denn die Welt braucht dringend Magnet-Züge. Deutschland kann mit seinem Wissen sehr viel verdienen. Nicht nur finanziell, sondern auch bei der Verbesserung der Raumschiff Erde.

Durch Transrapid in das Museum zu beziehen verliert Deutschland ein Juwel, dass Deutschland auch weiterhin ermöglicht den eigenen Wohlstand und das Wohlbefinden und die anderer Menschen in Europa und dem Rest der Welt zu behalten durch weniger Staus, weniger Verschmutzung, bessere Zugänglichkeit. Und damit die Menschen miteinander zu verbinden, auch in die Zukunft.

Wouter van Gessel
Stichting Freedom of Mobility

Plasma und
Divertorplatten



MAX-PLANCK-INSTITUT FÜR PLASMAPHYSIK/GREIFSWALD

WENDELSTEIN 7-X:

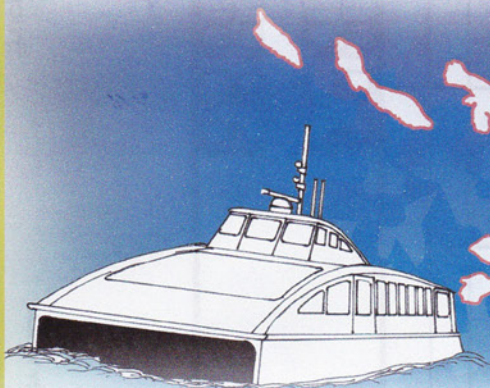
Magnetspulen,
Plasma und
magnetische Achse

Von einem geplanten Chaos zu einem geordneten Verlauf Vision der Stiftung FroM.

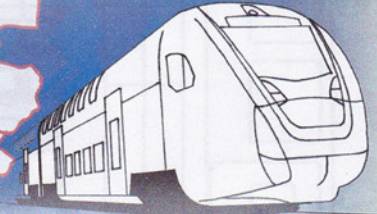


STICHTING FREEDOM OF MOBILITY

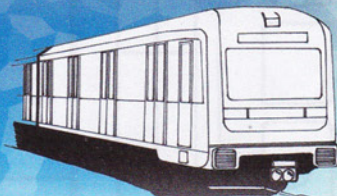
Die Vision der Stiftung ist es, dass die Provinzen in den Niederlanden und in alle Länder des Königreichs Niederlande, Europa und der Welt alle ihren eigenen Charakter behalten und zusammen bieten Vielfalt in Kultur, Sitten und Gastronomie, um einem schönen, sicheren und stabilen Welt zu haben zum leben, arbeiten und bewundern.



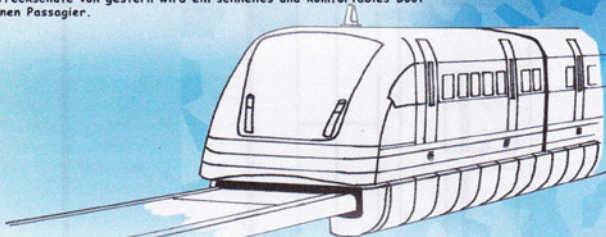
Die Vision der Stiftung ist es, dass die Niederlande mit seinen vielen Seen, Kanäle und Flüsse eine wichtige Funktion in unserer zukünftigen Mobilität kann erfüllen. Die Treckschute von gestern wird ein schnelles und komfortables Boot für den modernen Passagier.



Die Vision der Stiftung ist es, dass das konventionelle Eisenbahnnetz in 16 Korridore aufgeteilt wird und bedient werden von den InterRegioSprinter.



Die Vision der Stiftung ist es, dass die ehemalige Straßenbahn aus der Geschichte zurück kehrt, um die Dörfer, Städte und Gemeinden wieder miteinander zu verbinden.

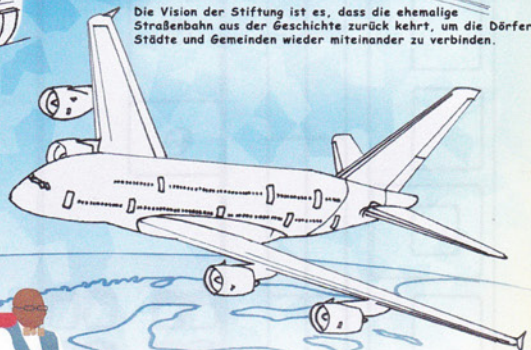


Die Vision der Stiftung ist es, dass der Magnetschnellbahn (Maglev) von die Niederlande eine einzigartige und schönste Metropole der Welt machen könnte.

Der Maglev wird alle konventionellen Intercity-Linien ersetzen.

Der Maglev wird alle Flughäfen und Intercity-Stationen anbinden.

Der Maglev wird die Fahrzeit zwischen den Stationen um den Faktor 2 bis 5 zu reduzieren.



Die Vision der Stiftung ist es, dass die derzeitigen fünf Flughäfen in den Niederlanden zusammenarbeiten, um so mit Europa und den Rest der Welt verbunden zu sein.

Die Vision der Stiftung ist es, dass Geothermie, Solar- und Windenergie die öffentlichen Verkehrsmittel und einzelnen Fahrzeugen, Bahnhöfen und Haltestellen über das Netz mit Energie versorgen.



Die Vision der Stiftung ist es, dass das Fahrrad, Klapprad, Elektromobil, Steppe und viele andere Individual-Fahrzeugen erlauben jeder einzelne unabhängig von Alter, Wissen, Bedingung oder einer Behinderung, die Freiheit zu entwickeln, entdecken und zu jeder Zeit treffen.

Diese Individual-Fahrzeuge geben dem niederländischen und jeder Besucher seine Flügel.



Der Kraftstoff Problem, das Rohmaterial Problem, eine Weltbevölkerung von bald 9 Milliarden, Bevölkerungsrückgang in Niederlande, Schwellenländern wie den BRIC-Ländern und vielen, die folgen, alle warten auf eine Antwort.

Wird die oben angegebene eine Lösung sein für die Zukunft individueller Mobilität in den Niederlanden, Europa und dem Rest der Welt?

Die Niederlande sind stark geworden durch Windmühlen, Polder und Wasser. In der Vision der Stiftung, können die Niederlande auch stark werden mit Mobilitätsmanagement.

-----Original-Nachricht-----

Betreff: Überlegungen zur negativen Einstellung der Bundesregierung zum Transrapid.

Datum: Fri, 04 Jul 2014 11:56:37 +0200

Von: "horst.severin@t-online.de" <horst.severin@t-online.de>

An: buergerinfo@bmvi.bund.de

Freitag den 4.Juli.2014 Horst Severin

Am Mühlengrund41

58553 Halver

Versuch mit der Politik einen Dialog zu führen.

Sehr geehrter Herr Verkehrsminister Dobrindt

Erst einmal einen Glückwunsch zu Ihrem verantwortungsvollem Amt, das Sie für die Gestaltung unserer Verkehrsinfrastruktur übernommen haben. Ich schreibe Ihnen, als zu einer Gruppe von Leuten zugehörig, die sich auch über unsere Mobilität und zukünftige Verkehrsinfrastruktur Gedanken machen. Wir denken beispielsweise über eine bessere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger in Deutschland, aber auch darüber nach, daß bessere einheitlich günstigere Tarife für den öffentlichen Verkehr im Land geschaffen werden. Eine Grundlage, die die Menschen motiviert, mehr auf öffentliche Verkehrsträger umzusteigen. Wenn man auf Autobahnen und Bundesstraßen fährt, und die gesamte Blechlawine auf den Straßen und abends am Straßenrand geparkt sieht, kommt man als verantwortungsbewußter Bürger auf den Gedanken, daß mehr intelligente Lösungen gefunden werden müssen. Auch im Bezug darauf, daß der Kurzstreckenluftverkehr durch den hohen Kerosinpreis und auf der Grundlage der kurzen Strecken, einen größeren Energieverbrauch verursacht, der als unsinnig und überflüssig anzusehen ist.

Unsere Überlegungen gehen drauf hin, Schwerlastverkehr durch LKWS, da wo es möglich ist, auf Flüsse, Kanäle und auf die Schiene zu verlegen und die daraus entstehenden Überkapazitäten durch den Bau der Magnetbahn Transrapid abzudecken. Das Argument daß unser Land dafür zu klein, zu dicht besiedelt ist und durch eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur auf die Magnetbahn verzichtet werden kann, halten wir für falsch. Wir sind auch der Ansicht daß gerade Investitionen für neue Verkehrsinfrastruktur sich auf Dauer nicht negativ, sondern gewinnbringend zur Buche schlagen. Wenn wir von der Magnetbahn sprechen, möchten wir unter anderem auch auf das in der Entwicklung stehende Projekt Supratrans, das speziell für den Nah und Regionalverkehr, in Dresden entwickelt wird aufmerksam machen, eine interessante Variante, auf der Grundlage mit Permanentmagneten und mit der Hilfe von Supraleitern schwebendes System. Es wäre Ihnen anzuraten, daß Sie sich selber einmal in Dresden über diese vielversprechende Technologie informieren. Diese Entwicklung findet im Institut für Festkörperforschung, das dem Helmholtzinstitut angegliedert ist, statt. Entwicklungsleiter ist ein gewisser Professor Schulz.

Sehr geehrter Herr Verkehrsminister Dobrindt! Wir verstehen nicht, warum die Bundesregierung eine solch negative Einstellung zur Magnetschwebebahn Transrapid hat, da beispielsweise die Investitionskosten denen einer ICE Strecke entsprechen und es eine Tatsache ist, daß die insgesamten Betriebskosten erheblich geringer gegenüber dem ICE sind, das ist offensichtlich.

Meine Freunde und ich wir streben ein Gespräch mit Ihnen darüber an. Wir möchten Ihnen gegenüber unsere Argumente, die für den Bau einer Magnetbahn sprechen, persönlich darlegen. Nach dem Schlichtungsverfahren mit Dr. Heiner Geisler um Stuttgart 21 wurde doch gesagt, daß Gespräche zwischen den Bürgern und den Politikern nun leichter möglich sein sollten.

Wir würden uns diesbezüglich über eine Zusage zu einer Unterredung mit Ihnen freuen.

Die Entwicklung der Magnetbahn in Deutschland geht weiter. Ich glaube wir werden noch von einer anderen Seite darüber erfahren. Wir dürfen uns nicht, für die Mobilität nachkommender Generationen, gegen die Möglichkeiten der Magnetbahn entscheiden. Wir halten es auch für falsch, Schienenstrecken ab zu bauen die einmal außer Betrieb genommen sind und für Fahrradwege genutzt werden sollen. Wir befürchten, daß solche Strecken in der Verkehrsinfrastruktur einmal fehlen werden. Wenn wir einen Verkehrskollaps auf den Straßen, auf der der Schiene und in der Luft zukünftig verhindern wollen.

Mit freundlichen Grüßen

Horst Severin

-----Original-Nachricht-----

Betreff: Ergänzungen zu meiner Email vom4Juli 2014

Datum: Mon, 14 Jul 2014 15:24:48 +0200

Von: "horst.severin@t-online.de" <horst.severin@t-online.de>

An: "buergerinfo@bmvi.bund.de" <buergerinfo@bmvi.bund.de>



Sehr geehrter Herr Verkehrsminister Dobrindt!

Da im Moment der Klimagipfel wieder im Gange ist, und alle wissen, wie dramatisch die Situation ist, möchte ich noch einmal daran erinnern, daß mit den Möglichkeiten der Magnetbahn ob mit dem Transrapid, oder mit dem in Dresden entwickelten Supratrans, Möglichkeiten zur Verfügung stehen, die durch ihre Flexibilität, durch die bessere Anpassung an die Topografie der Landschaft, durch aufständern oder im Bodennahbereich gebaut, vor allem im ländlichen Bereich für den Regionalverkehr Möglichkeiten geschaffen werden, die die Mobilität und den Anschluß an den Fernverkehr erheblich verbessern. Auch an einer zweiten Stelle und mit des Systementwickler des Transrapid Günter Steinmetz entsteht ein neuartiges Magnetbahnsystem für den Kurzstrecken und regionalen Bereich

Bei all diesen Problemen auf den Straßen, der Schiene und in der Luft, bei den riesigen Problemen die mit der

Erwärmung der Erdatmosphäre mit ihren Umweltproblemen auf uns zu kommen, kann man doch nicht in Deutschland so vernagelt bleiben und noch immer diese fadenscheinige Aussage verbreiten, daß durch die gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur die Magnetbahn überflüssig ist. In Japan und selbst in Südkorea, wie wir jetzt kürzlich erfahren haben, wird ein eigenes entwickeltes Magnetbahnsystem in beiden Ländern realisiert. Mein Vorschlag an die Bundesregierung ist es, ernsthaft zu überlegen, ob die Aufgabe der Magnetbahn der richtige Weg war. Die Entwicklung in Deutschland geht weiter. Sehr geehrter Herr Dobrindt! Sie sollten sich in Dresden und bei Herrn Steinmetz darüber informieren. Mit dieser Blechlawine auf den Straßen und dem CO₂ Ausstoß, kann es auf Dauer nicht weiter gehen, nicht das Schema der Magnetbahn ist veraltet wie man es in den Menschen in Deutschland eingeredet hat, sondern die Eisenbahn gehört ins Museum.

Trotzdem hat auch sie ihre Daseinsberechtigung, mit der modernen Konfiguration der Magnetbahn im Verbund.

Es ist nicht zu begreifen, wie bei diesem Wissen über die Probleme, die durch den Klimawandel auf uns zukommen die Bundesregierung die Augen verschließt, über die positiven Lösungsmöglichkeiten, die uns die Einführung der Magnetbahn in unsere Verkehrsinfrastruktur bieten. Deswegen sollte die Bundesregierung die Weiterentwicklung der Magnetbahnen in Deutschland fördern und sie in unser Verkehrsinfrastruktur integrieren.

Mit freundlichem Gruß
Horst Severin

-----Original-Nachricht-----

Betreff: Az.: K 16 - MIN - GR 27278 Negative Einstellung der Regierung zum Transrapid

Datum: Mon, 21 Jul 2014 13:02:33 +0200

Von: "Buergerinfo, BMVI" <buergerinfo@bmvi.bund.de>

An: "horst.severin@t-online.de" <horst.severin@t-online.de>

Sehr geehrter Herr Severin,

Herr Bundesminister Dobrindt dankt Ihnen für Ihr Schreiben und das darin gezeigte Interesse an der Magnetschwebbahn Transrapid. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Die Bundesregierung sieht im Transrapid nach wie vor ein zukunftsweisendes Verkehrssystem. Auf Grund der bereits gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur in Deutschland kann die Magnetschwebbahntechnik ihre spezifischen Vorteile hier jedoch nicht umfassend zur Geltung bringen. Neue Projekte in Deutschland werden daher nicht geprüft.

In Ländern, die über eine weniger gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur verfügen, stellt sich die Situation dagegen grundlegend anders dar. Hier dürfte der Transrapid der konventionellen Rad-Schiene-Technik sowohl in technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht vielfach deutlich überlegen sein. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unterstützt daher die Systemindustrie konsequent bei der Vermarktung der Technologie im Ausland.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Bärbel Grabitzki

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat K 16 - Bürgerservice, Besucherdienst
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Tel.: 030 – 2008 – 3060

Fax: 030 – 2008 – 1942

E-Mail: buergerinfo@bmvi.bund.de

Internet: www.bmvi.de

-----Original-Nachricht-----

Betreff: WG: Az.: K 16 - MIN - GR 27278 Negative Einstellung der Regierung zum Transrapid

Datum: Mon, 21 Jul 2014 21:53:16 +0200

Von: "horst.severin@t-online.de" <horst.severin@t-online.de>

An: buergerinfo@bmvi.bund.de

Sehr geehrte Frau Grabitzki, sehr geehrter Herr Bundesverkehrsminister Dobrindt!

Herzlichen Dank für Ihre Antwort. Was ich aber bei Ihrer Antwort vermisse, ist: Wie das Verkehrsministerium zu den beiden Weiterentwicklungen in Dresden und über die zweite Weiterentwicklung die von dem Systementwickler des Transrapid Herrn Steinmetz beraten wird. Diesen berühmten Satz mit der „gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur“ können wir nicht nachvollziehen. Denken Sie an die vielen LKW. Mich selber hätte beinahe einer bei der Auffahrt auf die Autobahn, wenn ich nicht so reagiert hätte! Er fuhr auf der Überholspur und lenkte seinen LKW genau auf meine Spur und hätte meine Frau und mich platt gemacht.

Wenn die LKW- und Busfahrer Ihre Pausen einlegen wollen, sind doch nur alleine die Parkmöglichkeiten rar und man hört tagtäglich von Staus und zäh fließenden Verkehr. Wenn wir auf Bundesstraßen fahren sind diese in einem schlechten Zustand und man hört von maroden Brücken die saniert werden müssen.

In einer Zeitung las ich heute Abend noch, daß die Bundesbahn Reisende dadurch gefährdet, weil teilweise die Schienen auf einer viel befahrenen Strecke nicht einmal fachgerecht und nur notdürftig befestigt worden sind. Die Integration der Magnetbahn ist für uns unabdingbar, wenn wir das Chaos auf den Straßen, in der Luft und auch eine Entlastung für die Schiene erreichen wollen.

Wir möchten gerne unsere Argumente persönlich vortragen. Auch darauf haben Sie in Ihrem Schreiben nicht reagiert. Ich möchte Sie inständig bitten, mit Fachleuten noch einmal darüber nach zu denken, ob die Entscheidung gegen den Transrapid die richtige war.

Auch sich darüber zu erkundigen, wie wichtig die Einbeziehung neuartiger Entwicklungen der Magnetbahn in Deutschland für unsere Verkehrsinfrastruktur sind. Bei einem Treffen von Transrapidlern Deutschland weit am 24. Mai diesen Jahres in Lathen, wurde die Überlegung getroffen, die übernächste internationale Maglevtagung nach Deutschland zu holen. Von da her sollten Sie bitte ganz dringend darüber nachdenken wie wichtig die Magnetbahn für Deutschland sein könnte.

Mit freundlichen Grüßen Horst Severin.

-----Original-Nachricht-----

Betreff: WG: Az.: K 16 - MIN - GR 27278 Negative Einstellung der Regierung zum Transrapid

Datum: Fri, 01 Aug 2014 14:53:22 +0200

Von: "horst.severin@t-online.de" <horst.severin@t-online.de>

An: buergerinfo@bmvi.bund.de

Sehr geehrte Damen und Herren vom Bürgerinfo!

Nach dieser Antwort habe ich noch einen zweiten Brief an Sie geschrieben. Offensichtlich nimmt man unser Ansinnen, daß wir die Integration der Magnetbahn in Deutschland anstreben leider nicht mehr ernst. Noch einmal möchte ich auf die Weiterentwicklungen der Magnetbahn hinweisen, die für den Kurz-, den Regionalverkehr und auch für den innerstädtischen Verkehr entwickelt wird, die zur Lösung unserer zukünftigen Mobilität nachkommender Generationen von wichtiger Bedeutung sind, ansprechen. Vor allem im ländlichem Bereich wird sie durch ihre Flexibilität und Vielseitigkeit in der Gestaltung des Fahrweges, sei es in der Aufständigung oder ähnlich wie bei der Schwebebahn in Wuppertal, die im unteren Bereich Spur geführt wird, oder seitlich an einem Fahrweg in beide Richtungen Spur geführt werden kann. Im ländlichem Bereich ist ja die Anbindungen an den öffentlichen Fernverkehr sehr schwierig, denn hier ist die gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur gar nicht oder nur bedingt vorhanden.

Die Magnetbahn kann hier einen positiven Beitrag leisten, diese schwierigen Probleme zu verbessern, entgegen zur Rad und Schienentechnik. Deswegen möchte ich Sie als verantwortliche im Verkehrsministerium bitten, diese Möglichkeiten nicht außer acht zu lassen und zu prüfen. Es wäre gut, wenn Sie im Kabinet der Bundesregierung noch einmal darüber nachdenken und die Magnetbahn wieder ins Kalkül ziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Horst Severin

-----Original-Nachricht-----

Betreff: Az.: K 16 - MIN - GR 27278 Negative Einstellung der Regierung zum Transrapid

Datum: Fri, 01 Aug 2014 15:24:33 +0200

Von: "Buergerinfo, BMVI" <buergerinfo@bmvi.bund.de>

An: "horst.severin@t-online.de" <horst.severin@t-online.de>

Sehr geehrter Herr Severin,

für Ihr an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gerichtetes Schreiben vom 21.07.2014 danke ich Ihnen. Dieses habe ich an die Fachabteilung umgehend weitergeleitet. Auch mit Ihrem erneuten Schreiben werde ich so verfahren.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Bärbel Grabitzki

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Referat K 16 - Bürgerservice, Besucherdienst

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Tel.: 030 2008 3060

Fax: 030 2008 1942

E-Mail: buergerinfo@bmvi.bund.de

Internet: www.bmvi.de

Vorbeikommen, informieren, erleben!

Die Bundesregierung lädt am 30. und 31. August 2014 zum Tag der offenen Tür ein. Weitere Informationen:

http://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Tag_der_offenen_Tuer/_node.html

Ein anschließend von Horst Severin an Prof. Mnich verschicktes Schreiben zu dem Schriftwechsel mit dem Verkehrsministerium:

Sehr geehrter Herr Professor Mnich!

Nach zwei Briefen, die ich an das Verkehrsministerium geschrieben habe, ist zunächst die unten stehende Antwort vom 21. Juli bei mir angekommen. In diesen Briefen ging es um den immer dichter werdenden Verkehr auf den Straßen und der Luft. Mit Hinweisen zur Lösung der Probleme auch durch neue Entwicklungen, in Deutschland wie beispielsweise in Dresden mit dem Supratrans, scheinen diese eine aussichtsreiche Lösung zu sein.

Systeme die für den Nahverkehr ausgelegt sind und in Regionen eingesetzt werden können, die an den Fernverkehr der Bahn oder Flughäfen nicht sehr gut angeschlossen sind. In der unteren Antwort glaubt die Bundesregierung, noch den Transrapid in Ländern verkaufen zu können, die eine weniger gute Verkehrsinfrastruktur haben. Das ist aber durch Ihren Vortrag längst widerlegt, wenn man an die Entwicklung in Japan, den USA, China und Südkorea sieht. Herr Dittmer aus Kiel war bei der internationalen Maglevtagung in Korea und hat uns von der Fahrt einen Film mitgebracht und gezeigt. Sie haben eine Streckenzeichnung von Amsterdam bis Stockholm. Eine Route geht über Berlin bis Budapest und die andere Route bis Warschau in Ihrem Vortrag. Inwieweit könnte man die EU und die Bundesregierung dazu bringen, diese Perspektive auf zu greifen? Innerhalb Europas wäre die Magnetbahn ein wichtiger Faktor, beispielsweise die baltischen Länder besser an zu binden. In einem meiner Briefe habe ich die Regierung gebeten, den Entschluß gegen den Transrapid mit Fachleuten zu überdenken, und nach meinem dritten Brief habe ich jetzt die Antwort, die unter diesen Zeilen steht, bekommen. Wir halten die Einführung der Magnetbahn einschließlich des Transrapid, für die Lösung unserer Verkehrsprobleme für unabdingbar. Alle Kräfte der Befürworter sollten aus diesem Grunde zusammenarbeiten für dieses Ziel. Wie sieht die Realisierung den für Teneriffa aus?

Sehr geehrter Herr Mnich, haben Sie bei der InnoTrans einen Stand?

Mit freundlichem Gruß

Horst Severin.

Magnetbahn erhält weltweit neue Chancen! ¹⁾



1) MNICH, Peter: Magnetbahn erhält weltweit neue Chancen; Beitrag in ETR Oktober 2011, Heft Nr. 10



Moderne Bahnsysteme
Prof. Dr.-Ing. P. Mnich

19.06.2014 Mn Vortrag Eisenbahnwesenseminar SS 2014 MB 16.06. 2014

Lothar Albrecht gestorben

Am 18.08.2014 verstarb nach kurzem Aufenthalt im Krankenhaus unser geschätzter Mitstreiter Lothar Albrecht im Alter von 79 Jahren. Lothar war deshalb nicht unser Mitglied, da er es vorzog, lieber auf rein kommerzieller Ebene zu kämpfen für den Einsatz der Magnetschwebetechnologie in Deutschland, später für ein ausländisches Magnetbahnprojekt in der Türkei.

Lothar Albrecht war ein waschechter Berliner, geboren dort am 03.06.1935 und kein bißchen leise. Mit 15 Jahren entschied er sich für das Elektromaschinenbauerhandwerk. In seinem Ausbildungsbetrieb arbeitete er einige Jahre als Geselle, bis er 1955 für 12 Jahre zur Bundeswehr ging. Dort wurde er nach seiner Grundausbildung zunächst als Panzer elektriker eingesetzt. 1958 wechselte er zur Luftwaffe und ließ sich dort zum Bordfunk-Geräte-Mechanikermeister ausbilden, um die Leitung einer Fernmeldewerkstatt - Abt. Mechanik - im Regiment zu übernehmen. Zum Ende seiner Dienstzeit machte er - gefördert durch den Berufsförderungsdienst der Bundeswehr - an der Bundesfachlehranstalt für das Elektrohandwerk (bfe) in Oldenburg 1966 seinen Elektromaschinenbauermeister.



Seine Meistertätigkeit setzte sich im zivilen Leben als Installateur ab 1967 für ein Jahr bei einem Notstrom-Aggregate-Hersteller just in der Zeit fort, als die Bundesregierung sich Gedanken um die Zukunft des Bahnverkehrs machte und die Projektstudie Hochleistungsschnellbahn in Auftrag gab.

1970 wagte er sich an das Unternehmertum heran. Er gründete einen eigenen Handwerksbetrieb und wurde Gesellschafter mehrerer Unternehmen. In Jahre 1998 taten sich etwa 30 Betriebe des Elektromaschinenbauer-Handwerks aus Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Hamburg und Schleswig-Holstein entlang der geplanten Transrapidstrecke Hamburg-Berlin zu einer Gesellschaft zusammen, deren Führung Lothar Albrecht übernahm. Die Fag-Ema Verkehrs- und Systemtechnik GmbH&Co.KG verfolgte das Ziel, als Generalunternehmer für die Installation der Langstatoren und der Energieversorgung entlang der Strecke aufzutreten und im Rahmen des Projektmanagements den Auftrag in einzelne Arbeitspakete aufzuteilen und an die Mitgliedsunternehmen zu delegieren.

Nach Beendigung der Planung für das Projekt suchte er mit politischer Unterstützung des ehemaligen regierenden Bürgermeisters von Berlin, Eberhard Diepgen, nach Wegen, seine Gesellschaft auch an dem Münchner Transrapid-Projekt zu beteiligen. Für ein mögliches türkisches Transrapidprojekt entwickelte er ein Konzept für die Ausbildung einheimischer Fachkräfte seitens der Gesellschaft im Falle einer Realisierung dieser Strecke. Auch stellte er hierfür Berechnungen zur Nutzung regenerativer Energien für den Fahrzeugantrieb auf. Auf politischer Ebene setzte er sich außerdem für eine Transrapidstrecke Berlin-Warschau ein.

Lothar Albrecht war ein Mann der direkten Worte. Er konnte aber auch manche angespannte Verhandlungssituation auflockern durch Erzählen von Geschichten, die seine Gesprächspartner zum Lachen brachten.

Am 28.05.2001 wurde ihm die Spandauer Ehrennadel in Gold für sein ehrenamtliches Engagement für die Aus- und Fortbildung junger deutscher und ausländischer Menschen verliehen. Sein Wirken ging mit gesellschaftlichen Anliegen weit über sein Berufsinteresse einher. Lothar Albrecht hinterläßt eine Frau und drei Kinder sowie drei Enkel.

Michael Dittmer
© 2014 [GFM-eV](#)

Mit über 500 km/h durch die Landschaft

Maglev Japans Magnetschwebbahn darf offiziell gebaut werden. Die Maglev legt die Strecke von Tokio nach Nagoya – das ist in etwa so weit wie von Genf nach Rorschach – in vierzig Minuten zurück.

VON JAN KNÜSEL (ASIENSPIEGEL) 02.08.2014



Von Tokio nach Nagoya mit dem Maglev: 366 Kilometer pro einer Stunde. Keystone

Shinkansen - vor 50 Jahren verblüffte Japan die Welt
12.03.2014

STICHWORTE:

- Anlagentipps

Viel viel Erde

Mit der Tunnel-Lösung entsteht jedoch ein neues, gigantisches Problem. Bis zum Ende der Bauarbeiten werden schätzungsweise 56,8 Millionen Kubikmeter Erde ausgehoben. Für rund 12,6 Millionen Kubikmeter Erde hat JR Tokai bereits eine Verwendung, für den Rest bleibt jedoch ein grosses Fragezeichen. Die lokalen Behörden hatten entsprechend ihre Sorge bezüglich der

überschüssigen Erde und der möglichen negativen Auswirkungen der Bauarbeiten auf Grundwasser zum Ausdruck gebracht.

Basierend auf diesen Anliegen hat Verkehrsminister Akihiro Ota Bedingungen gestellt. Demnach ist JR Tokai verpflichtet, eine Verwendung für die überschüssige Erde zu finden. Ausserdem müssen Anwohner und lokale Behörden über die Umweltschutzmassnahmen informiert werden.

Maglev bringt engere Vernetzung der Städte

Für das Verkehrsministerium scheinen die Umweltsorgen jedoch kein Grund zu sein, das Projekt abzublenden. Denn schon längst hat der Maglev nationale Priorität. Japan verspricht sich durch die engere Vernetzung seiner Grossstädte mit einer Magnetschwebbahn eine bessere internationale Konkurrenzfähigkeit.

Bereits heute ist rund um den künftigen Maglev-Bahnhof in Nagoya eine rege Bautätigkeit ausgebrochen, wie die Asahi Shimbun bereits im Januar berichtete. Mehrere Wolkenkratzer sind am Entstehen. Bis 2016 werden gleich vier hohe Hochhäuser gebaut sein, mit dem 220 Meter hohen neuen Bahnhofsgebäude des Chuo-Shinkansens im Zentrum.

Bauboom in Nagoya

In Nagoya ist zudem die Hoffnung gross, dass mit der Magnetschwebbahn mehr Firmen ihren Sitz hierhin verlegen. Andere Stimmen sorgen sich jedoch, dass es zu einem Umkehrerffekt kommen könnte, indem durch die neue Nähe zu Tokio noch mehr Unternehmen in die Hauptstadt ziehen werden.

Frühestens 2027 wird die erste japanische Maglev-Linie fertig sein. Dann wird die Reise von Tokio nach Nagoya nur noch 40 anstatt 90 Minuten dauern. Bis 2045 soll die Verlängerung nach Osaka erfolgen.

Baubeginn im Herbst?

Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, hofft JR Tokai möglichst bald mit den Bauarbeiten beginnen zu können. Dafür wird der Betreiber in den nächsten Monaten die letzten Fragen des Verkehrsministeriums beantworten und schliesslich einen detaillierten Bauplanung einreichen müssen.

Es handelt sich hierbei nur noch um formelle Entscheidungen. Mit dem Beschluss des Verkehrsministeriums von dieser Woche hat JR Tokai die grösste Hürde genommen.

handelszeitung.ch

Wenn alles nach Plan läuft, könnte der Bau für Japans erste Magnetschwebbahn im Oktober starten. Das Verkehrsministerium hat dem Betreiber JR Tokai grünes Licht für den Maglev, der dereinst mit 505 km/h zwischen den Metropolen Tokio und Nagoya verkehren wird, gegeben, wie NHK News berichtet. Bei der aktuellen Beurteilung des Ministeriums standen umwelttechnische Fragen im Zentrum. Denn diesbezüglich gibt es noch einige offene Fragen.

So wird die 286 Kilometer lange sogenannte Chuo-Shinkansen-Route hauptsächlich durch Japans Bergregion rasen und zu 86 Prozent durch Tunnels geführt. In urbanen Gebieten wird die Magnetschwebbahn zudem in Tunnels 40 Meter unter der Erde gebaut. Damit sollen Lärmklagen von Anwohnern verhindert werden, denn der Maglev verursacht beim Vorbeifahren eine Menge Lärm

Hamburger Abendblatt 1

SCHWEBEBAHN

Grünes Licht für Reisen mit Tempo 500 in Japan

∴ Sie gerät auch zu einer grossen Touristenattraktion: Japans Magnetschwebbahn Maglev, die mit Tempo 500 ab 2027 Tokio mit der Industriestadt Nagoya verbindet. Die Regierung hat für den Bau der 286 Kilometer langen Strecke grünes Licht gegeben. Sie kostet umgerechnet 42 Milliarden Euro und verkürzt die Fahrzeit auf 40 Minuten. Der Hochgeschwindigkeitszug Shinkansen braucht 80 Minuten. (tdt)

Sonnabend/Sonntag, 1./2. November 2014

Wertschöpfung
ist der Kern
der Stabilität
des Finanzwesens
Die Magnetschwebbahn
Traustrapazie ist der
stärkste („härteste“)
Wertschöpfungsfaktor,
der zur Sicherung
der europäischen
Wirtschaftsstandorte
zur Verfügung steht.

FRIEDRICH WILHELM MERCK

asienspiegel Dieser Artikel erschien zuerst auf asienspiegel.ch - News aus Japan, China und Korea.

FAZ, Montag, 7. Mai, S. 11, GM will Produktion des Opel Astra aus dem Stammwerk Rüsselsheim abziehen/Klappe halten

Sehr geehrte Damen und Herren, die Fahrzeuge der Firma Opel prägen zahlenmäßig einen nicht unerheblichen Teil unseres Straßenbildes, sie erscheinen in der Zulassungstabelle der FAZ immer auf den vorderen Plätzen, ebenso in der Aufstellung des ADAC bezüglich Fehlerfreiheit, sie gewinnen Innovationspreise. Aber dem Autobauer Opel geht es schlecht. So schlecht, daß die Belegschaft solidarisch finanzielle Opfer bringt, während andere Autobauer Prämien verteilen. Dem Inhaber der Opelwerke, General Motors hingegen, geht es nach dem tiefen Fall wieder erstaunlich gut. Das ist aber auch kein Wunder, denn von den lukrativen Märkten Ostasiens und Nordamerikas sind die bewährten Opel-fahrzeuge per Konzernorder ausgespart, die beliefert GM lieber selbst, mit Adaptionen des Astra unter japanischer Hilfe. Wird in den USA ein Dieselmotor benötigt, entwickelt ihn Rüsselsheim, aber GM vermarktet ihn, von Rücküberweisungen für Forschung und Entwicklung hört man hingegen nichts. Damit wird nun wohl auch dem letzten Atlantiker deutlich, warum GM trotz lukrativer Zusagen der Bundesregierung damals nicht bereit war, Opel aus der Konzernbindung zu entlassen. Die brauchen ihn dringend zum Technologietransfer bei günstigsten Konditionen. Die Drohung, Arbeitsplätze abzubauen, erscheint daher wenig überzeugend, sie soll allein der Disziplinierung und Förderung der Opferbereitschaft dienen, denn der nächste Technologiesprung steht ja vor der Tür und wer traut den schon ausgerechnet amerikanischen Autobauern zu. Mit freundlichen Grüßen Wulf Rumpel

Neuer Magnetzug schafft mehr als 500 Kilometer in der Stunde

dpa TOKIO. Die Hightech-Nation Japan läutet ein neues Zeitalter für Hochgeschwindigkeitszüge ein. Die Magnetschwebbahn Maglev mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 500 Kilometern in der Stunde soll zum Jahr 2027 die Hauptstadt Tokio mit der Industriestadt Nagoya verbinden. Die Regierung gab der Bahngesellschaft Central Japan Railway (JR Tokai) am Freitag grünes Licht zum Bau der Trasse. Bis 2045 soll die Strecke bis zur Millionenstadt Osaka ausgebaut werden. Die Gesamtkosten für das Mammutprojekt werden mit 9 Billionen Yen (66 Milliarden Euro) veranschlagt.



Windschnittig: Japans neuer Superzug Maglev. Ab 2027 soll er durch das Land rasen. Foto: dpa

Der Großteil der 286 Kilometer langen Strecke bis

nach Nagoya soll durch Tunnel führen. Stadtgebiete sollen bis auf eine Tiefe von mehr als 40 Metern untertunnelt werden. JR Tokai ist zuversichtlich, die immensen Kosten alleine schultern zu

können. Das Unternehmen verdient viel Geld mit dem Shinkansen, Japans derzeit schnellstem Zug, der vor 50 Jahren die Ära der Hochgeschwindigkeitszüge eingeleitet hatte.

Mit dem Maglev würde die Reisezeit zwischen dem Bahnhof Shinagawa in Tokio und Nagoya auf gerade einmal 40 Minuten verkürzt. Der Shinkansen benötigt derzeit gut das Doppelte der

Zeit. Zwischen Tokio und Osaka würde die Reisezeit von 145 Minuten auf 67 Minuten sinken. Kürzlich hatte JR Tokai auf einer Teststrecke eine Höchstgeschwindigkeit von 500 Kilometern pro

Stunde erreicht. In Deutschland war ein Projekt zum Bau der Magnetschwebbahn Transrapid gescheitert. Grund war auch ein Unfall mit 23 Toten auf der Teststrecke im Emsland 2006.

Technologie-Alzheimer

„Die Zukunft der Oberleitung liegt im Gleisbett“ (Nr. 27/28, har)

Eine bestechende Idee wäre es, die bei Extremwitterung sehr anfälligen Oberleitungen an Bahnstrecken zwischen den Gleisen verschwinden zu lassen, wenn diese Sache kein alter Hut wäre. Deutschland besaß mit der Entwicklung des „ungeliebten“ Transrapid die weltweite Führerschaft der Energieübertragung vom Fahrweg auf das Fahrzeug mittels elektromagnetischer Felder. Dieses System war zudem noch in der Lage, den als lästige Lärmquelle gegebenen Rad-Schiene-Kontakt vollständig zu eliminieren.

Die Forschungen wurde abgebrochen und die Versuchsanlage stillgelegt, da aus diversen Gründen der Transrapid nicht vermarktet werden konnte. Und nun soll eine technische Teillösung daraus das Nonplus-ultra sein, um störanfällige Oberleitungen zu ersetzen? Und dieses muss man zudem auch noch neu erforschen? Ist die Republik von einer neuen Krankheit betroffen – dem Technologie-Alzheimer? Bevor wieder einmal Forschungsgelder in den Sand gesetzt werden, sollten die Forschungsergebnisse der jahrzehntelangen Versuche mit dem Transrapid ausgewertet werden. Denn ihm wurde bereits Serienreife bescheinigt, bevor er den Chinesen zum Betrieb in die Hände gelegt wurde und hierzulande endgültig „in der Versenkung“ verschwand. Eckard Garbe Bückeburg

18. OKTOBER 2014

EMS-Zeitung

VDI-Nachrichten 12.Sept. 2014 N. 37

- 1983 Inbetriebnahme des Versuchsfahrzeugs Transrapid TR 06
- 1984 Die TVE-Nordschleife, Fahrwegstützen, Betonfahrweg
- 1985 MVP (Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsysteme mbH) wird Eigentümer und Betreiber der TVE. Der Versuchsbetrieb wird von der Industrieanlagenbetriebsgesellschaft (IABG) im Auftrag der MVP durchgeführt.



Superleitungen für den Strom aus der Nordsee

Der Schweizer ABB-Konzern feiert die Leistungsfähigkeit neuer unterirdischer Kabel

ZÜRICH, 22. August. Das Problem ist bekannt: Die Windparks für Strom liegen vor allem in der Nordsee, gebraucht wird die Elektrizität aber an Land und insbesondere in den Wirtschaftszentren Süddeutschlands. Über große Entfernungen gilt heute Gleichstrom wegen der geringeren Transportverluste im Vergleich zu Wechselstrom als die Übertragungsvariante erster Wahl. Hier nimmt der Schweizer ABB-Konzern eine neue „Rekordmarke“ in der Kabeltechnologie und Übertragungsleistung für sich in Anspruch. „Dies erleichtert die unterirdische Stromübertragung zur Integration erneuerbarer Energien und Netzverbindungen“, heißt es in einer Mitteilung aus Zürich. Die neuen Kabel für die unterirdische Verlegung in der Hochspannungs-Gleichstromübertragung (HGÜ) könnten schon vom kommenden Jahr an geliefert werden, sagte ABB-Technologiechef Claes Ryttoft im Gespräch mit dieser Zeitung.

ABB gilt als Weltmarktführer und Technologiechampion für HGÜ in Konkurrenz etwa zu Siemens und neuerdings auch Alstom und betreibt in der Nordsee die Windparkprojekte Borwin 1 sowie Dolwin 1 und 2. In der Gleichstromtechnik liegt der Konzern auch mit einem

Leistungsschalter vorn. Das neue Kabelsystem für die Verlegung unter Wasser und unter der Erde erhöhe mit 525 Kilovolt das bisher höchste Spannungsniveau um nahezu zwei Drittel. Darüber hinaus bedeuteten 2600 Megawatt eine mehr als doppelt so hohe Übertragungskapazität als bisher, und die Übertragungsdistanz werde von weniger als 1000 auf 1500 Kilometer gesteigert, dies bei Transportverlusten von weniger als 5 Prozent. Ein einziges 525-Kilovolt-Kabelpaar könne zwei Millionen deutsche Haushalte mit Strom aus der Nordsee versorgen, schreibt ABB.

Das Unternehmen hat bisher nach Angaben der Fachzeitschrift „VDI Nachrichten“ rund um die Welt 3000 Kilometer HGÜ-Kabel verlegt, davon 1000 Kilometer für Offshore-Anbindungen. China mit seinem Energiehunger und den großen Entfernungen setzt entschlossen auf Gleichstrom. „Er lohnt sich insbesondere für Distanzen ab 100 Kilometer“, sagt Ryttoft. Im deutschen Bundesbedarfsplan sind bisher 1500 Kilometer für HGÜ-Korridore vorgesehen. Dem Traum vom starken ABB-Superkabel auf den Stromautobahnen nach Süddeutschland stehen aber einige Hindernisse entgegen. Ryttoft selbst verweist auf die lange Planungszeit

der Netzbetreiber wie Tennet. Zugleich hält er sich mit genauen Angaben zu der in der Pressemitteilung erwähnten Senkung der Investitions- und Betriebskosten zurück. Erdkabel zur Stromübertragung erfordern zugleich beim Bau starke Eingriffe in die Natur. Später darf zum Beispiel der notwendige Schutzstreifen nicht überbaut und muss von Pflanzen mit tiefen Wurzeln freigehalten werden.

Auf dem Weg von Nord nach Süd dürften auch künftig Freileitungen die Regel sein. Damit wird wohl auf absehbare Zeit die Anbindung der Windparks auf See das hauptsächliche Einsatzgebiet der neuen Technologie bleiben. So sieht es auch Ryttoft von ABB. „Das neue Kabelsystem ist besonders für den Transport der in der Nordsee erzeugten Windkraft an die Küste von Vorteil“, findet er. Technisch wäre etwa die von Tennet als 380-Kilovolt-Wechselstrom-Freileitung geplante Westküstentrasse in Schleswig-Holstein nach der Ansicht von ABB auch als HGÜ-Erdleitung möglich. „Dies ist aber teurer und würde aufgrund neuer Planungen den Bau um Jahre verzögern“, zitieren die „VDI-Nachrichten“ Raphael Görner, den Leiter Marketing und Vertrieb Grid Systems in der deutschen ABB.



SEITE 24 · SAMSTAG, 23. AUGUST 2014 · NR. 195

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

/ Von Jürgen Dunsch

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

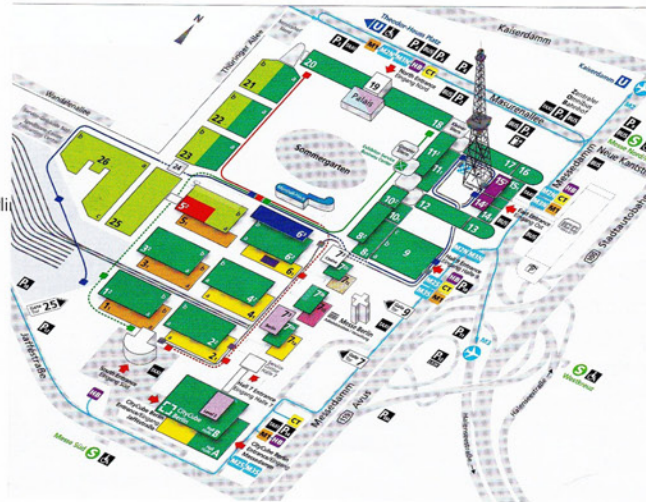
FAZ, Sonnabend 23. August 2014, Nr. 195, S. 24, Superleitungen für den Strom....

Sehr geehrter Herr Dunsch, Sie beschreiben in Ihrem o.g. Artikel ausführlich die Vorteile des unterirdischen Transportes von elektrischer Energie in Kabeln. Und tatsächlich spricht vieles dafür, z.B. angesichts des geplanten Eingriffes im Thüringer Wald, mit 70 Meter hohen Masten, 300 Meter breiten Schneisen, abnormer Feldwirkung und nicht zu vergessen des Widerstandes der dortigen Bevölkerung. Aber anstatt die Leistungsfähigkeit neuer Kabel zu preisen wäre der Hinweis auf neueste Supra-Kabeltechnik zielführender gewesen. Supraleiterkabel transportieren die fünffache Menge Strom gegenüber Superleitungen, haben keinerlei Feld- und Wärmewirkung, benötigen keine Transformation und leiten den Strom verlustfrei. Das hierfür verwendete Leitermaterial besteht aus Yttrium-Borid-Kupferoxid und wird durch flüssigen Stickstoff auf nahe -200°C gekühlt. Die Einspeisung des Kühlmittels erfolgt alle 50 km, und wenn man es im Fahrweg des Transrapid entlang vorhandener Trassen unterbringt, ist es geschützt, kann problemlos mit einem Molch kontrolliert werden und stört niemanden. Das so etwas funktioniert können Sie sich ganz in Ihrer Nähe in Essen ansehen, dort verlegt RWE gerade die erste Kabelstrecke für 10000 Volt. Besuchsanmeldung unter ampacity@rwe.com. Seltsam, daß sich das noch nicht bis Frankfurt herumgesprochen hat, aber Hochtechnik hat es in unserer Wendegesellschaft nun mal immer noch schwer. Mit freundlichen Grüßen W.H.Rumpel

Messe Berlin GmbH · Messedamm 22 · D-14055 Berlin



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



Internationale Fachmesse
für Verkehrstechnik
International Trade Fair
for Transport Technology

InnoTrans-Team Tel.: +49 (0)30/3038-3131 Fax: +49 (0)30/3038-2190 innotrans@messe-berlin.de

August 2014
Kd.Nr.: 38686

InnoTrans 2014, 23. – 26. September, Berlin

Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik

Innovative Komponenten • Fahrzeuge • Systeme

Sehr geehrter Herr Dr. Rumpel,

der Countdown zur InnoTrans läuft – in weniger als zwei Monaten feiert die internationale Leitmesse für Schienenverkehrstechnik ihre 10. Jubiläumsveranstaltung.

40 Messehallen, das Frei- und Gleisgelände sowie die neue Messe- und Kongressarena CityCube Berlin sind vollständig ausgebucht: Mehr als 2.750 Aussteller aus über 50 Ländern erwarten Sie auf einer Ausstellungsfläche von ca. 200.000qm (brutto).

Stimmen Sie sich schon jetzt mit dem aktuellen InnoTrans Report auf die kommende Veranstaltung ein und erleben Sie in diesem Jahr:

- Zukunftsweisende Mobilitätskonzepte im neuen **Future Mobility Park** in der Trompete – Übergang Halle 20/21
- Nachwuchsförderung auf der InnoTrans: Die **Career & Education Hall 7.1c** mit dem **Career Pavilion** als zentrale Anlaufstelle für Berufseinsteiger
- Neu: eine eigene **Themenroute** für den Bereich **Travel Catering & Comfort Services** in der Halle 1.1

Weitere Services für Sie:

- Sichern Sie sich einen Preisvorteil mit unserem Online-Ticket: Drucken Sie Ihr Ticket direkt am PC aus und nutzen Sie die Vorteile der Vorabregistrierung. Sparen Sie die Wartezeit vor Ort und nutzen Sie mit Ihrem Ticket kostenfrei den Berliner ÖPNV. www.innotrans.de/ticketshop
- Der **Virtual Market Place®**: Planen Sie Ihre InnoTrans-Routen schon vorab mit Hilfe von interaktiven Hallenplänen und Ihrem persönlichen Messeplaner!
- Die **InnoTrans App** – Der Katalog und Routenplaner für Ihre Hosentasche

Sie haben Fragen? Kontaktieren Sie uns gerne über unsere Fachbesucher-Hotline: +49 (0)30/3038-3131.

Wir sehen uns in Berlin und freuen uns auf Sie!

Ihr InnoTrans-Team



InnoTrans App

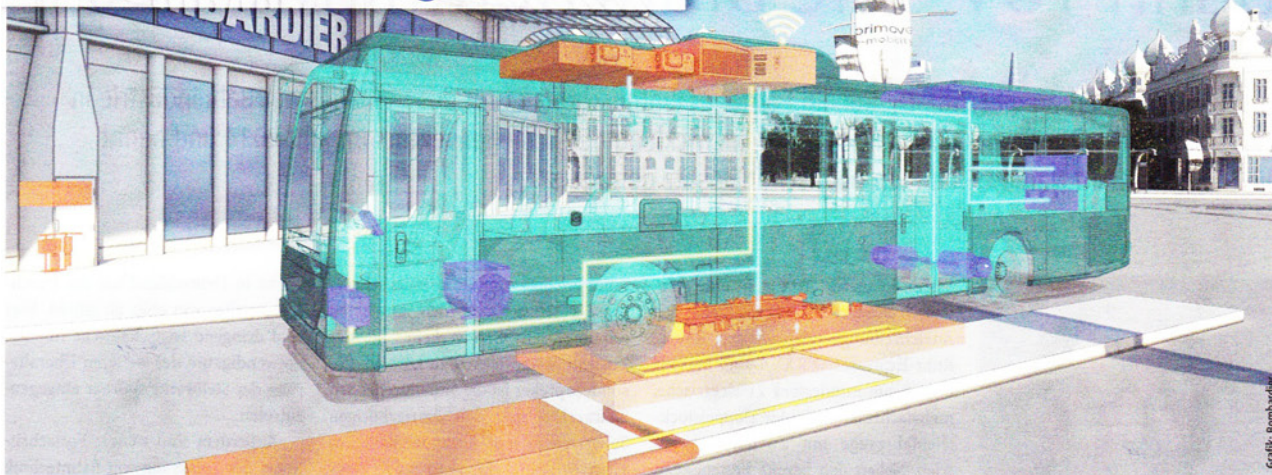
!!!NEU!!! Bitte teilen Sie uns Adressänderungen bzw. Aktualisierungen Ihrer Daten ab jetzt online unter www.innotrans.de/adresse mit.

Messe Berlin GmbH · Telefon 030/3038-0 · Telefax 030/3038-2325
<http://www.messe-berlin.de> · E-Mail central@messe-berlin.de
amtierender Vorsitzender des Aufsichtsrats: Peter Zühlsdorff
Geschäftsführung: Dr. Christian Göke (Vorsitzender),
Ingrid Maaß

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

Batteriebetriebene Busse in Braunschweig

Die „Primove“-Komplettlösung von Bombardier Transportation für elektrische Schienen- und Straßentfahrzeuge umfasst ein Schnellladesystem, leichte, langlebige Batterien und einen effizienten Antrieb.



Griff: Bombardier

E-Mobilitätslösung „Primove“ von Bombardier weltweit erstmalig im öffentlichen Raum integriert. Im Rahmen des Projekts „emil – Elektromobilität mittels induktiver Ladung“ hat die Braunschweiger Verkehrs-AG zusammen mit Bombardier Transportation ihre zentrale Bus-Ringlinie M19 auf umweltfreundlichen Elektrobetrieb umgestellt.

Der Fahrgastbetrieb startet zunächst mit einem zwölf Meter langen E-Solobus, dem in diesem Jahr 18 Meter lange E-Gelenkbusse des Herstellers Solaris folgen. Die neuen elektrischen Busse sind jeweils mit einem Schnellladesystem sowie Hochleistungsbatterien aus dem Bombardier-„Primove“-Portfolio ausgerüstet. In Braunschweig kommt damit das weltweit erste induktive Ladesystem zum Einsatz, das mit einer Leistung von 200 Kilowatt Elektrobusse lädt. An der umweltfreundlichen Umstellung sind neben der Braunschweiger Verkehrs-AG und Bombardier auch die

Technische Universität Braunschweig und der Energieversorger BS Energy als Partner beteiligt. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert.

System arbeitet unbemerkt

Die Elektrobusse des Herstellers Solaris werden über Nacht im Busdepot voll aufgeladen. Für den reibungslosen Linienverkehr auf der zwölf Kilometer langen Strecke reicht dem Solobus das Nachladen der Batterien während des

regulären zehnmütigen Stopps an der Endhaltestelle. Die 18-Meter-Gelenkbusse benötigen mehr Energie und werden deshalb zusätzlich an zwei Zwischenhaltestellen für wenige Sekunden nachgeladen. Für die Fahrgäste bleibt das „Primove“-System weitgehend unsichtbar.

Die in Beton eingelassene induktive Hochleistungsplatte ist unter der Fahrbahnoberfläche installiert. Auch die primärseitige Leistungselektronik ist unterirdisch an den Haltestellen verbaut. Die Kühleinheiten für die wegseitige Leistungselektronik wurden

am Braunschweiger Hauptbahnhof geschickt in eine Litfaßsäule und an der Haltestelle integriert.

Weltweite E-Mobilitätsvorhaben

Derzeit arbeitet Bombardier an der Umsetzung seines „Primove“-Systems für elektrische Busse in weiteren Großstädten Deutschlands sowie im belgischen Brügge. Für die aufstrebende chinesische Metropole Nanjing werden auch Straßenbahnen mit den „Primove“-Batterien ausgestattet.

Im neuen Future Mobility Park, der sich im Übergang zwischen Halle 20 und 21 in der sogenannten Trompete befindet, werden auf der diesjährigen InnoTrans drei zukunftsweisende Projekte vorgestellt.

Wie lassen sich verschiedene Verkehrsmittel intelligent und umweltfreundlich miteinander vernetzen? Welche platzsparenden und effizienten Lösungen können die Mobilität in modernen Städten revolutionieren? Spannende Fragen, auf die es im Future Mobility Park kreative und visionäre Antworten gibt.

Ewan Alston, Design Engineer, Studio Globe, erklärt das Horizon-Konzept: „Horizon ist ein Beförderungssystem der Zukunft, das Verspätungen eliminieren soll, indem es für dynamische

Verbindungen zwischen Boden- und Luftverkehr sorgt. Passagiere gelangen durch ihre örtliche SkyStation zu Horizon, dem Luftdrehkreuz. Anschließend besteigen sie eine SkyLink-Gondel. Die Gondel fährt an den Stadtrand, wo sie auf ein SkyShip trifft, ein vollelektrisiertes und autonomes Flugzeug, welches sich im Flug absenkt, um die Gondeln aufzunehmen und zu tanken.“

Tubular Rail ist ein schienenloses Personennahverkehrssystem, das über dem Boden durch Ringe verläuft, die auf Betonsockeln stehen. „Durch einen

unterirdischen Schacht verlaufen elektrische Kabel und Datenleitungen, die die einzelnen Sockel miteinander verbinden. In den Ringen befinden sich Antriebseinheiten und Rollen, die den Wagen bei langsamer Fahrt bewegen, führen und stabilisieren, sowie Schwungmassen für den Betrieb bei höherer Geschwindigkeit“, beschreibt Joaquin Garza von Tubular Rail Development, LLC.

www.innotrans.de

Tubular Rail: Hochgeschwindigkeit ohne Gleise.



Griff: Tubular Rail

Helmut März gestorben

Am 08.09.2014 verstarb nach einem längeren Aufenthalt im Krankenhaus unser langjähriges Mitglied Helmut März im Alter von 84 Jahren.



Helmut März (r.) mit GFM-Mitglied Dieter Riempp im Jahre 2010 an der TVE in Lathen

Helmut März wurde am 21.05.1930 als jüngstes Kind von vier Geschwistern in Schwegenheim (Pfalz) geboren. Während des zweiten Weltkrieges mußte er als Kind zahlreiche Aufgaben auf dem väterlichen Bauernhof übernehmen, wo er einmal einem amerikanischen Luftangriff ausgesetzt war. Als Jugendlicher entdeckte er seine Leidenschaft zum Turnen, trainierte später Gruppen und nahm bis zu seinem 45. Lebensjahr aktiv an Wettkämpfen teil. Über den Sport lernte er als Trainer auch seine spätere Frau in Emden kennen.

Aufgrund seiner Begeisterung für Technik, die er schon als Jugendlicher mit der Konstruktion einer Kartoffellegemaschine auf dem heimischen Bauernhof bewies, begann er nach dem Krieg eine Schlosserlehre und studierte Maschinenbau bis 1954. Seine Berufserfahrung sammelte er bei Arbeitgebern in Braunschweig, Leer und Emden. Weitere berufliche Entwicklungsmöglichkeiten fanden sich als Konstrukteur in Mannheim, Hockenheim und als Konstruktionsleiter für Container und Container-Handlingsgeräte in Stuttgart.

Nachdem er in der Fachwelt in dieser Sparte bekannt wurde, traf er auch den „Container-Pabst“ Gerd Schulz auf einer Tagung, der seinerzeit zusammen mit unserem GFM-Mitglied Bernd Otto Mütze ebenfalls an Containerverriegelungen - später für den Transrapid vorgesehen - arbeitete. Sowohl letztere als auch Helmut März erhielten für ihr Schaffen unabhängig voneinander Patente zu unterschiedlichen Verriegelungstechniken.

Im Alter von 48 Jahren machte er sich als Konstruktions-, Entwicklungs-, und Consulting-Ingenieur selbständig. Neben den bisherigen Bereichen Container, Flats, Verriegelungen entwickelte er auch in der Fördertechnik und im Automobil-Bereich. Unter anderem stammt das Schiebedach des Porsche 944 aus seiner Feder. Insgesamt hatte Helmut März über 30 Patente.

Nach den Worten seines ältesten Sohnes hat er „mit unglaublicher Geduld und Gutmütigkeit und viel verschmitztem Humor“ ihn und seinen Bruder „dem technischen Werken schon als Kind näher gebracht. Er war handwerklich ausgesprochen talentiert. Nichts, was kaputt ging, konnte nicht irgendwie wieder repariert werden.“

Helmut März war beruflich und privat in vielen Ländern unterwegs, häufig auch in England, wo ein ehemaliger Geschäftspartner lebt, zu dem er ein freundschaftliches Verhältnis pflegte.

Helmut März engagierte sich mit viel Herzblut für technische Innovationen und schrieb des Öfteren Leserbriefe in Zeitungen sowie Beiträge in [Online-Diskussionsforen](#), besonders für den Transrapid. Neben der [Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie e.V.](#) hatte er auch Mitgliedschaften in weiteren technischen Vereinigungen, wie dem [Verband deutscher Ingenieure](#) (VDI).

Helmut März hinterläßt seine Frau Hannelore und seine Söhne Jogi und Gunther sowie vier Enkel, darunter Léo, ein angehender Arzt, der ebenfalls bei uns Mitglied ist.

Michael Dittmer
© 2014 [GFM-eV](#)

Datum: 13. August 2014 um 15:55
Betreff: Letzter Gruß
Hallo Kollegen,

ich möchte mich von Euch verabschieden.
Viel Glück bei den anstehenden Projekten.

Viele Grüße **Lothar Albrecht, GF**
Euer Elektromaschinenbauermeister

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

Fachgemeinschaft im Elektromaschinenbaurhandwerk
Fehrbelliner Straße 29
D - 13585 Berlin-Spandau

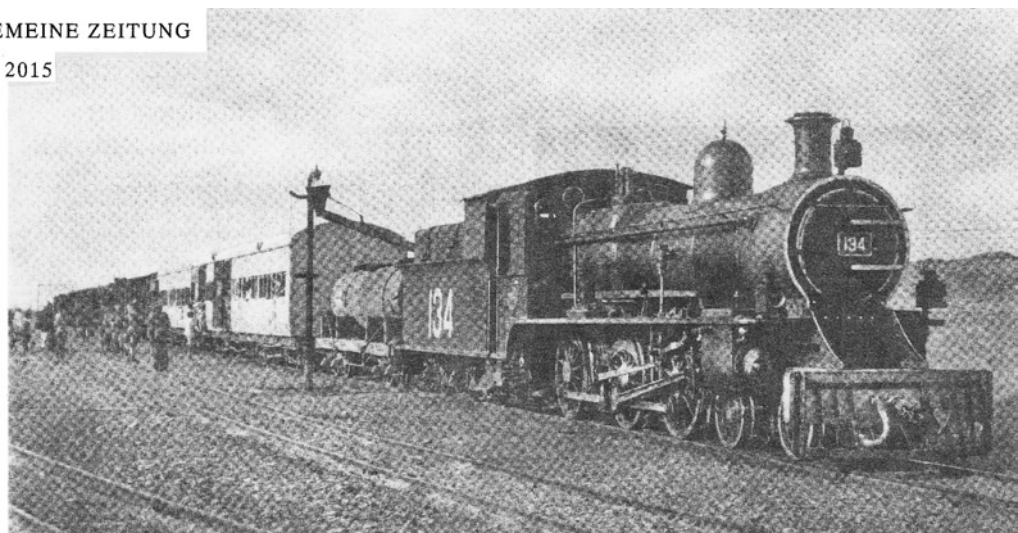
Einer der frühesten Pferdeomnibusse
in Hamburg aus dem Jahr 1842

22 Hamburger Abendblatt

Sonnabend/Sonntag, 11./12. Oktober 2014



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
DIENSTAG, 6. JANUAR 2015



Im Dampfzeitalter: Die Bagdadbahn auf der Strecke durch den Irak im Jahr 1935

Foto: I. Bittenc

Auf Geheiß des Kaisers durchs wilde Kurdistan

Läufst du oder fliegst du schon?

Die Welt dreht sich immer schneller. Am Flughafen Gijón ist jetzt ein Laufband von Thyssen-Krupp in Betrieb, das viermal so schnell ist wie sonst üblich.

Von Georg Küffner

Aufs Band oder laufen? Diese Frage stellen sich nicht nur geplagte Economy-Passagiere, kaum haben sie nach dem Atlantikflug den Flieger verlassen. Mit steifen Gliedern tapsen sie in Richtung Gepäckausgabe – und müssen nun wählen zwischen einer geruhsamen Stehfahrt auf einem der mittlerweile auf allen großen Flughäfen anzutreffenden elektrisch angetriebenen Laufbänder und einem durchblutungsfördernden Fußmarsch.

Wer körperlich nicht beeinträchtigt ist und seinen Körper ab und an gerne belastet, der wählt die sportliche Variante. Das auch, da das Laufband nur dann ein schnelleres Fortkommen verspricht, wenn man nicht darauf stehen bleibt, sondern läuft oder besser gesagt schnell geht. Dass man sich dabei an wie angewurzelt dastehenden Passagieren samt ihrer umgehängten Taschen und Beutel vorbeischlängeln muss, mindert das Vergnügen entscheidend.

Deutlich attraktiver könnte das Fahrsteig-Fahren werden, sollte sich die in der vergangenen Woche von „Thyssen-Krupp Elevator“ im spanischen Gijón vorgestellte neuartige Version, dieses, vom technischen Grundsatz her an eine planliegende Rolltreppe erinnernde Transportsystem, durchsetzen. Denn das auf den Namen Accel getaufte Personen-Beförderungsband ist deutlich schneller unterwegs als herkömmliche Anlagen. Anstatt mit meist nur etwas mehr als einem halben Meter je Sekunde (1,8 km/h) dahinzuschleichen, erreicht der neue Personenbeförderer schnelle zwei Meter in der Sekunde – mithin das vierfache Tempo. Damit die Passagiere diese Schnellfahrt gefahr-



Go and Stop: Das Laufband kann beschleunigen und bremsen

Foto Hersteller

los aufnehmen können, muss der Fahrsteig beschleunigen können. Das anfangs moderat dahineilende Gliederband legt nach den ersten paar Metern richtig los. Die Geschwindigkeit steigt kontinuierlich, bis sie nach der Beschleunigungsphase rund sieben km/h erreicht, rund das Doppelte des menschlichen Gehtempo. Wer sich dann auch noch selbst bewegt, kann Geschwindigkeiten von bis zu zwölf km/h erreichen, ohne zu rennen.

Um die drei Geschwindigkeitsfenster – Anfahren, Schnellfahrt, Abbremsen – zu ermöglichen, ist der Laufsteg teleskopartig in sich verschiebbar. Jede einzelne Palette besteht dazu aus einem Vorder- und einem Hinterwagen, wobei der nachteilende Wagen bei Langsamfahrt sich unter die Palette schiebt, um mit steigender Geschwindigkeit immer weiter zum Vorschein zu kommen. Geht das Tempo zurück, verschwindet der hintere Teil der Palette unter dem Vorderwagen. Dank dieses Konzepts kann sich das Band auseinanderziehen, maximal auf das Dreifache der Ausgangslänge des Bandes.

Doch mindestens so wichtig wie ein problemloses Auseinander- und Zusammenziehen des Fahrsteigs ist dessen Antrieb. Versuche mit herkömmlichen Elektromotoren waren nur bedingt erfolgreich. So konnte sich der von Thyssen-Krupp bereits vor mehr als zehn Jahren

am Pearson International Airport in Toronto installierte beschleunigende Fahrsteig „Turbo Track“ nicht durchsetzen. Erst mit dem im Zuge der Entwicklung der Magnetschwebbahn perfektionierten Linearmotor gelang ein vibrationsarmer und zudem leiser Antrieb: Unter jeder Palette steckt ein Magnet, der von unter dem Fahrsteig fest installierten Linearmotoren bewegt wird. Sollte ein Motor ausfallen, greift eine mechanische Sicherheitskette und schleppt die betroffene Palette weiter. Knifflig zu lösen war der erforderliche Synchronlauf von Band und Handlauf. Gelöst wurde es mit zwei separaten Systemen, die von sensiblen Sensoren auf Gleichschritt gebracht werden.

Thyssen-Krupp will den beschleunigten Personenbeförderer nicht nur an Flughäfen verkaufen. Ein großes Potential sieht man in der Möglichkeit, mit dem Accel-Laufsteg den innerstädtischen Personentransport auszubauen – beziehungsweise zu optimieren. So verfügten U-Bahnen vielfach über nicht genutzte Kapazitäten, nur deshalb, da Passagiere nicht schnell genug und in ausreichender Menge an die Züge herangebracht werden können. Für diesen Dienst sei der beschleunigende Laufsteg ideal, könne man mit ihm doch 7300 Personen in der Stunde auch über größere Entfernungen befördern.

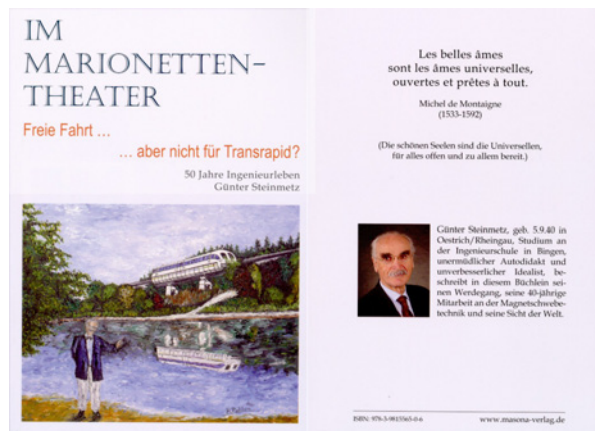
FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
DIENSTAG, 28. OKTOBER 2014 · NR. 250



TRANSRAPID INTERNATIONAL

Freie Fahrt ... aber nicht für Transrapid?

So lautet der Untertitel des Anfang des Jahres erschienenen Buches „Im Marionettentheater“ von Dipl.-Ing. Günther Steinmetz, dem ehemaligen Betriebsleiter der Transrapid Versuchsanlage Emsland in Lathen.



Der Autor beschreibt in dem Buch seinen Weg ins Berufsleben, wie er als Flugzeugingenieur über „neue Nahverkehrssysteme“ im Jahre 1975 zum Transrapid kam. Technische Fakten und Entscheidungen, die die Entwicklung dieses Verkehrssystems beeinflussten, werden von ihm liebevoll erläutert. Bei Kraus-Maffai mit der Entwicklung des Trag-Führungssystems betraut, setzte er auf autonom arbeitende elektronische Systemkomponenten, die zum damaligen Zeitpunkt zwar sehr teuer waren, sich aber nach seiner Einschätzung in absehbarer Zeit stark verbilligen würden. Der Vorteil dieses Ansatzes zeigte sich dann beim Einsatz im Transrapid TR05 während der Internationalen Verkehrsausstellung 1979 in Hamburg, wo 50000 Besucher - u.a. der Verfasser dieses Textes - die Möglichkeit hatten, an einer Demonstrationsfahrt teilzunehmen.

Zu dem Erfolg dieser Aktion kam die Entscheidung der Bundesregierung, eine Versuchsstrecke im Emsland zu bauen und der Ruf nach Lathen, und so war er seit dem Aufbau der Anlage mit dabei, später als „Troubleshooter“ und Betriebsleiter. Dort lernte er auch den ersten politischen Gegenwind und das „Marionettentheater“ der „politischen Puppen“ kennen, wobei die „grünen Puppen“ nicht einmal das „grüne Produkt“ erkannten. Er beschreibt die Auswirkungen auf das Projekt Hamburg-Berlin. Schließlich gibt er Einblicke aus persönlicher Sicht in die Zäsur in seinem Leben hervorgerufen durch den Zusammenstoß des Transrapid 08 mit dem Wartungsfahrzeug und dessen juristischer und politischer Aufarbeitung, die schließlich zum derzeitigen Ende fast aller Transrapid-Aktivitäten in Deutschland führten.

Nach einem Neuanfang in Bayern ist Günther Steinmetz weiter als Berater in Sachen Magnetschwebetechnologie aktiv. In den letzten Kapiteln zieht er Bilanz und beschreibt seine Vorhaben für die nächsten Jahre. Er möchte auch einen Leitfaden an die zukünftige Ingenieurgeneration geben. Es ist allemal lesenswert für Studenten und junge Akademiker, die hervorragende technische Lösungen entwickeln oder entwickeln werden, aber keine Ahnung haben, auf welchen Schlachtfeldern sie für die Verwirklichung ihrer Projekte sonst noch kämpfen müssen.

Beim Transrapid streiteten sich die Akteure auf [fünf Bühnen](#), entsprechend des Theaterstücks ["Das Haus der Temperamente"](#) von Johann Nestroy, wie es einst der Geschäftsführer der Stratacom Consult GmbH, Gustaf Adolf Pourroy, [beschrieb](#).

Das Buch ist im [Masona-Verlag](#) (ISBN: 978-3-9815565-0-6) in Bad Wörishofen erhältlich.

Michael Dittmer
© 2014 [GFM-eV](#)

Lokführer-Streik: Mit der Magnetbahn wäre das nicht passiert

🕒 20. Oktober 2014 📁 Autos 🔄 Magnetbahn, Streik, Transrapid 👤 christianjancke



Die Magnetbahn ist Nah- und Fernverkehrsmittel zugleich: Während das Rad-Schiene-System aufgrund der hohen Reibungsverluste zwischen der glatten Schiene und dem Metall-Rad hohe Kräfte und zweistellige Kilometerstrecken braucht, um auf 200-300 km/h zu kommen, geht das mit der Magnetbahn aufgrund des extremen Kraftschlusses und der fehlenden Reibungsverluste auf ein paar hundert Metern. Das macht zusätzliche Haltepunkte wirtschaftlich, im Ruhrgebiet, wo jede zweite Metropole von Herne über Gelsenkirchen bis nach Mülheim vom ICE-Netz abgehängt bleibt, wäre das ein wahres Standortförderungsprogramm gewesen.

Den ganzen Ökosozialisten hätte das Konzept doch eigentlich prima in die Ideologie passen müssen: Elektrogetrieben, klimafreundlich, schnell und Auto-feindlich. So hätte man die Stelzen des Fahrwegs problemlos über den Autobahnen bauen können und damit den Landschaftsverbrauch gen Null reduzieren. Die Autofahrer hätten bequem von Haltepunkt zu Haltepunkt mit der Magnetbahn überbrücken können und Car-Sharing-Unternehmen hätten hier ein zusätzliches Angebot etablieren können. Trotzdem hätte sich der Umweg in die City gelohnt, weil die Magnetbahn bei 400 km/h auch nicht lauter ist als eine S-Bahn mit Sandbremsen bei 80.

Irgendwo im Emsland zieht die Bahn lautlos mit 400 km/h ihre Kreise auf der Versuchsstrecke. Immerhin hat es der Transrapid in Shanghai zum

Flughafentransfer gebracht. Aber selbst der Einbruch in die Siemens-Thyssen-Werkstätten soll den Chinesen nicht ausreichende Erkenntnisse gebracht haben, um die Technik zu – sagen wir mal – imitieren. Das geht mit dem rund 300 Jahre alten Rad-Schiene-System wesentlich besser.

Nun werden die Japaner die erste Magnetbahn auf Langstrecke bauen. Das lassen die sich heute geplante 66 Mrd. Euro für eine 286 km lange Strecke kosten. Genau gesagt, tut das die private JR Tokai, die Untertunnelungen von bis zu 40 Metern plant. Vielleicht wäre die Lage der Deutschen Bahn gar nicht so desolat, wenn man auch den Schienenbetrieb in Deutschland frühzeitig privatisiert hätte.

Wer jemals – wie ich Ende der Neunziger – mit der Magnetbahn gefahren ist, wird zum Fan. Denn das Fahrgefühl bei 400 km/h ist unvergleichlich ruhig. Was das Prinzip teuer macht, spart Personal: Der Fahrmotor ist in der Betonpiste verbaut und nicht im Wagen. Zusammenstöße und Unfallfälle werden dadurch unmöglich. Beliebige kurze Züge können in beliebig kurzen Zeitabständen über dieselbe Trasse gejagt werden. Wer den tragischen Unfall im Emsland im Ohr hat, der ist nicht der Technik geschuldet, sondern menschlichem Versagen: Ein nicht magnetgetriebenes Fahrzeug befand sich auf der Strecke, als die für den "Transrapid" freigegeben wurde...

Aber die Magnetbahn hatte nicht nur Feinde unter den grün angehauchten Zeitgenossen. Das Establishment musste sie fürchten. Die Lufthansa hätte ein Verkehrsmittel zum Konkurrenten gehabt, das den innerdeutschen Flugverkehr nahezu überflüssig gemacht hätte. Immerhin gelang es den Lobbyisten der damals gerade privatisierten Staats-Airline, die Planung einer Frachtkomponente der Magnetbahn zu verhindern, die den Nachtsprung der Deutschen Bahn AG zur Makulatur gemacht hätte. Und die Deutsche Bahn hätte die ganzen in Bau befindlichen oder frisch in Betrieb genommenen ICE-Schnellbahnstrecken abschreiben müssen, was einen damals noch geplanten Börsengang des Monopolisten erschwert hätte.

Immer neue Auflagen des Eisenbahnbundesamtes verteuerten das Projekt bis zur gewollten Unfinanzierbarkeit. Die Toleranz der mehrere hundert Meter langen und tonnenschweren Betonschienen sollten im Nano-Meter-Bereich liegen, damit der "Transrapid" auch ungefedert mit 400 km/h darüber schweben können sollte. Dabei war eine Federung für den Betrieb klar vorgesehen.

Zu den erbittertsten Gegnern der nach der Wiedervereinigung geplanten Strecke Hamburg-Berlin gehörte übrigens ein gewisser Peer Steinbrück. Der war unter Heide Simonis noch Wirtschaftsminister in Schleswig-Holstein und bemängelte den fehlenden Haltepunkt auf seinem Staatsgebiet. PS.Welt-Autor Guido Bellberg wird den verflossenen Kanzlerkandidaten dafür hassen. Die Magnetbahn würde ihm mehr Zeit lassen, auf diesem Blog zu schreiben: Über Autos.

Blijft zweeftrein utopie?

Hij is sneller, veiliger, comfortabeler en betaalbaar. De magneetzweeftrein verslaat ons boemeltje op alle fronten. Hoe kan het dan dat deze fantastische vorm van openbaar vervoer 2.0 nog altijd niet 'rijdt' in Europa?

De Nederlandse Spoorwegen bestaan dit jaar 175 jaar. Voor de een reden voor een feestje, voor de ander hoogtijd om de trein een stevige upgrade te geven. Want met torenhoge onderhoudskosten en een uitval van meer dan 10 procent heeft het aanmodderen z'n langste tijd gehad. Want wat moet je met een vervoermiddel waarvan dagelijks 1,2 miljoen mensen gebruik maken en daarmee een van de drukste spoorinfra ter wereld is maar dat hapert bij de eerste dwarsrijende herfstbladeren?



MARK VELDKAMP

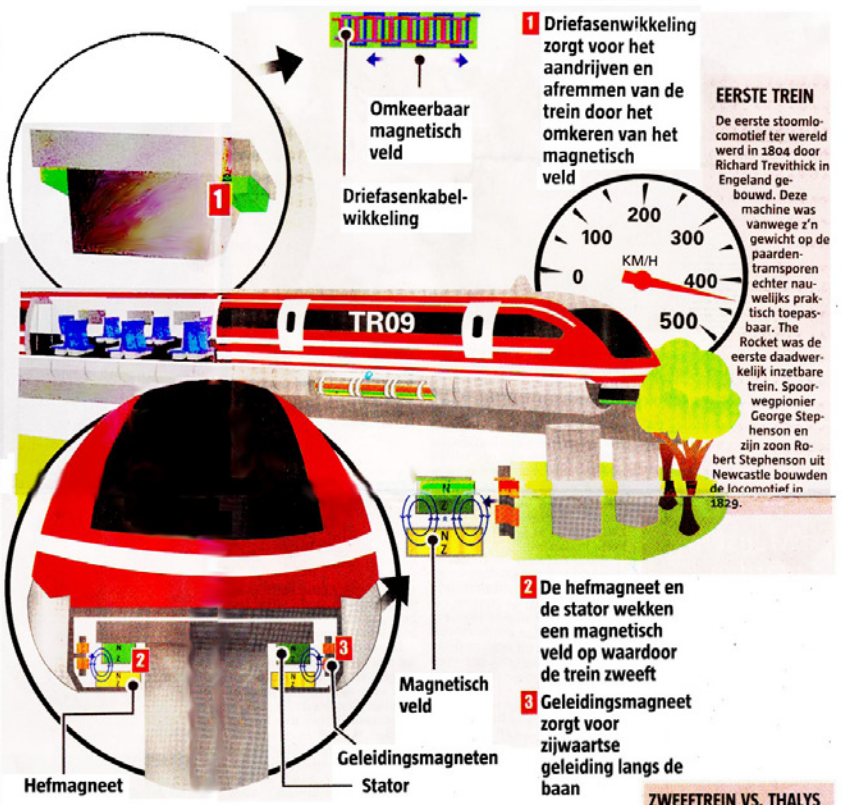
Dat is althans de mening van Stichting Freedom of Mobility. Drijvende krachten achter de organisatie zijn Kees van Welsenis en Wouter van Gessel. Zij volgden dit jaar tandemrond het Fyra-debacle. Het was een prima moment geweest om het over een andere boeg te gooien. Want de magneettrein vervoert meer mensen sneller en goedkoper en maakt de hogesnelheidstrein als openbaar vervoer zo passé...

In 2007 schreven we in deze krant dat de Randstad binnen tien jaar zou kunnen beschikken over een supersnelle en stille magneetzweeftreinverbinding van Schiphol naar Almere, zonder dat het de overheid geld kost. Als er tennistie naar Van Welsenis en Van

Op alle fronten beter dan ons 'boemeltje'

Gessel zou worden geluisterd. **Het is er nooit van gekomen. Wel trajectverduubelingen, maar vertragtingen en vervangende bussen bij storing en onderhoud zijn gebleven.** Al in de jaren zestig van de vorige eeuw was het technisch mogelijk een magneettrein te bouwen. Geld was het probleem niet, een magneettrein is goedkoper om te bouwen en te onderhouden. Projecten kwamen nooit van de grond door tegenwerking van de gevestigde orde met al hun belangen, terwijl ze zich er juist mee hadden kunnen profileren. En als dan ook een politieke lobby ontbreekt, kun je het wel vergeten", zo concludeert het tweetal.

Jammer, want de zweeftrein biedt veel voordelen. Dat werd wel onderkend in China, waar de Duitse Transrapid met een geteste top van 501 (!) kilometer per uur - als een pijl uit de boog dagelijks drie keer per uur over het dertig kilometer lange tracé rond Shanghai flitst. Van Welsenis: „De dagelijkse snelheid ligt een stukje lager, rond de 430 kilometer. Dat is nog altijd niet verkeerd. Maar het gaat niet alleen om die top. De grote voordelen van een magneettrein zitten in de veiligheid en het comfort. De Transrapid is volledig gelijkvloers en heeft grote deuren. Daardoor kan de stoptijd op de stations sterk worden verkort. Ook ligt de acceleratiesnelheid en het stoppend vermogen een stuk hoger,



EERSTE TREIN

De eerste stoomlocomotief ter wereld werd in 1804 door Richard Trevithick in Engeland gebouwd. Deze machine was vanwege z'n gewicht op de paardenspoorlijnen echter nauwelijks praktisch toepasbaar. The Rocket was de eerste daadwerkelijk inzetbare trein. Spoorwegpionier George Stephenson en zijn zoon Robert Stephenson uit Newcastle bouwden de locomotief in 1825.



waardoor de trein in dezelfde tijd veel meer halteplaatsen aan kan doen, ideaal in ons kleine, dichtbevolkte land. De Thalys heeft op volle snelheid vijftig kilometer tussen stations nodig. Dat houdt automatisch in dat men in een belangrijke forensenstad als Den Haag alleen maar naar de trein mag kijken als deze voorbij komt. Dat kun je toch niet verkopen anno 2014? Voor wat betreft de veiligheid mag het duidelijk zijn dat een trein op sta-

len wielen over smalle stalen spoorstaven onvergelykbaar is met een magneettrein zonder bewegende delen die in z'n geheel een betonnen balk omarmt."

Volgens Van Welsenis en Van Gessel kan een dekkend netwerk van magneettreinen de gehele intercitydienst overnemen. „Door de scheiding zal het huidige spoor ruimte krijgen voor de stoptrein en de frequentie omhoog kunnen. Ook wordt de trein veel betrouwbaarder en duurt tot deur reistijd veel korter dan nu. Je kunt op een tracé niet zomaar de bielzen en spoorstaven weghalen en vervangen door een be-

tonnen baan. Daarmee zou je het Nederlandse treinverkeer decennialang ontregelen. Daarom krijgt de (magneettrein) intercity een eigen traject naast bestaande infra. Bovendien zonder overwegen. Waar nodig, bijvoorbeeld in grote steden, is ondergronds de beste optie. Immers, ontgengingsprocedures duren eindeloos lang en zijn uiterst kostbaar. De Groene Hart, Westerschelde-, Noord-Zuid- en Blijdorttunnel tonen aan dat de boortechniek snel en zonder veel overlast toegepast kan worden."

Kortom, is alles beproefd en aanwezig om de spoorwegen

ZWEEFTREIN VS. THALYS

De Thalys, het paradepaardje op de hogesnelheidslijn, doet honderd minuten over het traject Amsterdam-Brussel. Er worden op het tracé slechts twee stations in Nederland (Schiphol en Rotterdam) aangedaan. De magneettrein Transrapid zou op dit traject bij dertien (!) stations kunnen stoppen, waaronder drie luchthavens en Den Haag zou direct verbonden zijn met Brussel. En desondanks zou de trein dertig minuten eerder in de Belgische hoofdstad aankomen!

de komende 175 jaar alle reizigers sneller en betrouwbaarder te kunnen bedienen. Nu alleen nog beginnen...



Der Aufzug fährt seitwärts und ohne Seil

Thyssen-Krupp stellt das Konzept eines Nahverkehrssystems mit unabhängigen Kabinen für Gebäude vor

Der konventionelle Aufzug bekommt Konkurrenz. Noch kann man in eine Fahrkabine des von Thyssen-Krupp in der zurückliegenden Woche vorgestellten neuen Aufzugssystems namens Multi nicht einsteigen, geschweige denn damit fahren. Auch einen Prototyp gibt es noch nicht. Das Konzept sei jedoch umfassend ausgetüftelt, alle patentrechtlichen Fragen sind abgeklärt.

Dass man sich trotz dieses frühen Zeitpunkts weit mit dieser Entwicklung aus dem Fenster lehnt, liegt wohl an der Überzeugung, mit dem Multi-Konzept den „konventionellen Aufzug in neue Dimension“ zu führen. Und es gibt kein Vertun: Gleich mehrere Merkmale sind Beleg für eine sich abzeichnende neue Aufzugära. So kommt der Aufzug der nächsten Generation ohne Seil aus. Die Personen- oder Lastkabinen hängen nicht mehr an einem Seil, das ein Überwinden immer größerer Höhen schwierig macht beziehungsweise begrenzt. Heute schafft man mit herkömmlichen Stahlseilen rund 500 Meter; darüber hinaus zehrt das Eigengewicht des Seils dessen Tragevermögen weitgehend auf, so dass sich für größere Distanzen flache Polyurethangurte durchgesetzt haben, die um etwa 20 Prozent leichter sind als klassische Stahlseile.

Da kein Seil mehr benötigt wird, haben auch die heute für den Antrieb zuständigen entweder oberhalb des Schachts in einem separaten Apparateraum untergebracht oder an die Schachtwand gezwängten Synchronmaschinen Ausgedient. Für das Fortkommen der Kabinen des Multi-Aufzugs werden Linearmotoren zuständig sein, die im Zuge der Entwicklung der Magnetschwebbahn perfektioniert wurden und etwa auch das von Thyssen-Krupp vor wenigen Wochen im spanischen Gijón (Technik und Motor vom 28. Oktober) präsentierte beschleunigungsfähige Laufband Accel auf Touren bringen.

Doch der wohl größte Vorteil des neuen Konzepts: Künftig können mehrere Ka-

binen in einem Schacht nach oben geht.

Bei der Entwicklung der Steuerung für das Multi-System mussten die Ingenieure von Thyssen-Krupp nicht bei null anfangen. Denn schon vor gut zehn Jahren hat das Unternehmen mit dem Twin-Aufzug ein System auf den Markt gebracht, bei dem in diesem Fall zwei Kabinen einen Schacht gemeinsam nutzen. Dabei handelt es sich nicht um die im Bergbau üblichen Doppeldeckeraufzüge mit ihren beiden fest aneinandergeschlossenen Aufzugskabinen, die auf zweigeschossige Haltestationen angewiesen sind. Vielmehr besteht ein Twin-Aufzug aus zwei voneinander weitgehend autonom arbeitenden Fahrkabinen. Jeder der beiden Aufzüge kann unabhängig von dem anderen fast sämtliche Stockwerke anfahren. Eine zentrale Computersteuerung und ein mehrstufiges Sicherheitssystem aus mechanisch und elektronisch arbeitenden Komponenten halten dabei die beiden Kabinen auf sichere Distanz.



Kreuz und quer: Der neue Aufzug bewegt sich auf beiden Achsen.

Illustration Hersteller

binen in einem Schacht unterwegs sein – was den Platzbedarf für den Personentransport in einem Hochhaus deutlich mindert – bis zu 50 Prozent sind möglich. Damit lassen sich mit dem Multi-Aufzug flexibel nutzbare Nahverkehrssysteme für Hochhäuser entwickeln. In einem Schacht fahren die 18 km/h schnellen Kabinen so getaktet nach oben, dass die Wartezeiten in den Etagen nie länger als 15 bis 30 Sekunden betragen. In einem Parallelschacht geht es dann nach unten, auch

hier halten die Kabinen bei Bedarf und nehmen Wartende auf. Zuständig für das Überwechseln der Kabinen von einem zum anderen Schacht sind „Weichen-Etagen“, die sich nicht unbedingt ausschließlich am oberen und unteren Ende der Schächte befinden müssen. Denn auch auf halber Strecke lässt sich ein solcher Wechselbahnhof installieren, um etwa Kabinen aus dem Hauptgebäude heraus erst ein Stück horizontal in einen Nebentrakt zu manövrieren, bevor es dann wieder in

erst begonnen wurde. Allzu weit horizontal wird man die Kabinen dort nicht fahren können.

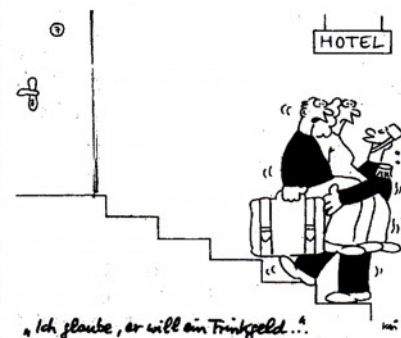
Die mit dem Twin gemachten Erfahrungen – mittlerweile wurden davon rund 200 Anlagen verkauft – fließen in das Multi-Konzept ein. Das gilt auch für die über die Jahre immer weiter perfektionierte Zielauswahlsteuerung: Anders als bei Altanlagen hält der Aufzug nicht mehr stur auf der Etage, auf der er gerufen wird, nur weil er in der gewünschten Richtung unterwegs ist. Bei der Zielauswahlsteuerung übernimmt ein Computer die Zuordnung der Fahrkabinen zu den wartenden Personen. So fährt etwa ein vollbesetzter Aufzug, ohne anzuhalten, vorbei, während ein anderer damit beauftragt wird, die auf unterschiedlichen Etagen stehenden Passagiere einzusammeln.

Bis der Multi-Aufzug seine Leistungsfähigkeit beweisen kann, wird man noch eine Weile warten müssen. So rechnet Thyssen-Krupp damit, den ersten Prototyp im neuen 246 Meter hohen Aufzugsturm des Unternehmens in Rottweil testen zu können, mit dessen Bau gerade

erst begonnen wurde. Allzu weit horizontal wird man die Kabinen dort nicht fahren können.

GEORG KÜFFNER

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
DIENSTAG, 2. DEZEMBER 2014 · NR. 280



FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

5. JULI 2014 · NR. 153

Vor 10 Jahren: Wie ein grünes Verkehrsmittel verschwand

Gegenüber dem Auto mit Verbrennungsmotor ist das Elektroauto bezüglich

- Laufruhe
- Umweltfreundlichkeit
- Beschleunigungsvermögen

ein Quantensprung, der seine Analogie im Vergleich der Magnetschnellbahn Transrapid gegenüber dem ICE findet. Und in analoger Weise vollzog es auch zunächst eine Bauchlandung.



Chevrolet EV1 gebaut bis 1999
(Bild: [pluginamerica](#) / Flickr /
[CC BY-SA 2.0](#))

Abgestellter Transrapid 2014
(Bild: Dittmer /
[CC BY-SA 2.0](#))

EV1s vor dem Schreddern 2004
(Bild: [pluginamerica](#) / Flickr /
[CC BY-SA 2.0](#))

Im Juli 2004 verschwand das letzte Exemplar eines revolutionären Autotyps von Amerikas Straßen, der Chevrolet EV1 (Electric Vehicle 1). Es gehörte dem amerikanischen Filmschauspieler Peter Horton, dem es wie anderen Prominenten, aber auch einigen Normal-Sterblichen über einen jeweils dreijährigen Leasing-Vertrag zur Verfügung gestellt worden war. Einen Monat später begann laut Los Angeles Times („[Vigil an outlet for EV1 fans](#)“) GM die Fahrzeuge zu verschrotten.

Bereits fünf Jahre vorher wurde die Produktion des Fahrzeugtyps eingestellt, kurz nachdem eine zweite Fahrzeuggeneration mit neuartigen und leistungsstärkeren NiMH-Batterien auf den Markt kam. GM kaufte im Dezember 1999 die Automarke Hummer von AM General und stellte die Produktion des EV1 Ende desselben Monats ein. Im Unternehmen hatte sich die Erkenntnis durchgesetzt, daß kurzfristige Gewinne mit dem EV1 nicht in Sicht waren, wohl aber mit teuren und benzinfressenden SUVs.

Insgesamt 1117 EV1-Fahrzeuge wurden hergestellt, von denen drei fahrtauglich gemachte Exemplare übrig geblieben sind.

Im Jahr 1990, als in Los Angeles 41 Mal Smog-Alarm der höchsten Stufe 1 ausgelöst wurde, präsentierte General Motors (GM) auf der LA-Autoshow den Prototypen eines Elektroautos, aus dem später der Chevrolet EV1 entwickelt wurde. Aufgrund der Luftverschmutzung erließ Kalifornien 1995 das Electric Car Mandat, d.h. das Nullemissionsgesetz, durch welches die Automobilindustrie verpflichtet wurde, ab 1998 zunächst 2% ihrer Fahrzeuge als Elektroautos, auf den Markt zu bringen. Ab 2001 sollten es 5% und ab 2003 10% sein. Das Gesetz kam auf Initiative des California Air Resources Board (C.A.R.B.) zustande. GM hatte wegen des Prototyps eine bessere Ausgangslage und konnte den EV1 bereits 1996 auf den Markt bringen. Andere Hersteller bauten herkömmliche Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotor um.

Das EV1 hatte bereits zukunftsweisende Techniken an Bord, hierzu gehörten Digitalanzeigen, Reifendruckkontrolle und Fußgängerwarnung. Die Geschwindigkeit wurde bei 80 mph (129 km/h) abgeregelt, die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h lag mit einer Leistung von 139 PS bei unter 9 Sekunden. Die elektrische Reichweite der 1. Generation betrug 70 Meilen, die der 2. Generation war doppelt so hoch. Das Ladekabel wurde zwischen den Frontscheinwerfern in das Fahrzeug eingesteckt. Die Stromübertragung vom Stecker in die Batterien verlief **berührungsfrei**. Dieses Verfahren wurde auch für den Transrapid und den SupraTrans-II entwickelt. Eine ähnlich innovative Fahrzeug-Neuentwicklung wie die des EV1 wurde 2013 von einem süddeutschen Automobilhersteller unter den Namen „i3“ umweltfreundlich produziert auf den Markt gebracht.

Die amerikanische Automobilindustrie schien sich mit dem Gesetz zähneknirschend zu arrangieren, hatte jedoch kein ehrliches Interesse daran Elektroautos zu verkaufen, da ihnen die Erlöse aus der Wartung von Komponenten des Verbrennungsmotors und häufigem Ölwechsel entgehen würden. Sie startete nach einer geheimen Absprache am 24.03.1995 die „grassroots and educational campaign“. Dabei sorgte sie dafür, daß sich potenzielle Nutzer in der Öffentlichkeit Sorgen um die elektrische Reichweite der Fahrzeuge machten. Ziel war es, eine Faktenlage mit verringerter Nachfrage zum Elektroauto zu schaffen.

Die Western States Petroleum Association unterstützte Bürgerinitiativen, wie „Californians Against Utility Company Abuse“, und „California Against Hidden Taxes“ welche gegen die Errichtung der Ladeinfrastruktur als versteckte Steuerverschwendung protestierten. Hierfür wurde im Jahre 1994 ein Förderprogramm für alternative Antriebe – Erdgas und Strom – in Höhe von 600 Mio. \$ in den Haushalt eingestellt. Ölfirmen bezahlten auch für kritische Leitartikel in den großen Zeitungen, die nachweisen sollten, daß die ökologischen Vorteile des Elektroautos „zweifelhaft“ wären.

Der Ölmulti Texaco kaufte GM am 23.10.2000 die Aktienanteile an dem Batteriehersteller Ovonic ab und brauchte anschließend seine Geschäftsfelder nicht mehr als gefährdet anzusehen aufgrund leistungsfähigerer Ovonic NiMH-Batterien für weitere auf dem Markt erscheinende Elektroautos.

Die Auto- und die Ölindustrie schickten auch Vertreter in das California Air Resources Board, um gegen das Gesetz zu kämpfen. Zunächst ging es im Februar 1996 darum, die Vorgaben für den Anteil der zu produzierenden Elektroautos an die Nachfrage zu koppeln. Sie suchten sich auch noch die US-Bundesregierung als Verbündeten, welche im Januar 2003 eine Kampagne für das Brennstoffzellenauto startete und sich damit Zielen widmete, die weiter in der Zukunft lagen, um der aktuellen Technologie mit batteriebetriebenen Autos die Grundlage zu entziehen.

Am 24.04.2003 wurde das Electric Car Mandat aufgehoben. In den folgenden Monaten danach begannen die Automobilhersteller, ihren Kunden nach Auslauf der Leasingverträge die Elektroautos wegzunehmen. Sie waren grundsätzlich nicht zum Kauf angeboten worden. Die Fahrzeuge wurden zunächst zu GM zurückgebracht.

Die EV1-Fahrer organisierten sich und protestierten gegen den Entzug ihrer Fahrzeuge und forderten mehr emissionsfreie Autos für den Verkehr. Am 24.07.2003 fand eine medienwirksame Begräbnisfeier für das Elektroauto als Protestaktion statt.

Nach und nach wurde bekannt, was GM nach dem Einsammeln des letzten EV1 mit den Elektroautos vorhatte. Auch die anderen Autohersteller ließen fast nagelneue Elektroautos schreddern, mit der Begründung, es würde sich um reine Testfahrzeuge handeln.

Ab dem 16.02.2005 begannen vierwöchige Protestaktionen gegen die Vernichtung des EV1. 10 Tage später versuchten Aktivisten an GM einen Scheck von 1,9 Mio. \$ für den Rückkauf von 77 noch nicht verschrotteten Fahrzeugen zu übergeben, worauf sich der Automobilkonzern nicht einließ. Er begründete es mit nicht länger verfügbaren Ersatzteilen und daraus resultierenden Sicherheitsrisiken. Es gab 24-stündige Mahnwachen vor dem GM-Werk in Burbanks.

Zum Showdown kam es am 14.03.2005, als die Aktivisten die Abfahrten des Firmengeländes blockierten, um den Abtransport der letzten Fahrzeuge zum Schrottplatz zu verhindern. Die Aktion wurde mit Polizeigewalt aufgelöst.

Die Geschichte des EV1 wurde von dem Filmemacher Chris Paine in der Dokumentation „[Who Killed The Electric Car](#)“ verewigt, die auch unter YouTube und anderen Videoplattformen [auffindbar](#) ist. Er ging auch der Schuldfrage der Misere nach. Das Ergebnis lautet Autoindustrie: **schuldig**, Ölkonzerne: **schuldig**, Batteriehersteller: **unschuldig**, C.A.R.B.: **schuldig**, Verbraucher: **schuldig**, Regierung: **schuldig**, Brennstoffzelle: **schuldig**.

An dieser Stelle drängt sich der Vergleich auf: „**Who killed the Transrapid?**“

Auch hier brachten nicht einzelne Gruppierungen das Verkehrsmittel auf das Abstellgleis sondern eine unheimliche Allianz derer.

Die Autoindustrie entwickelte das Elektroauto, bekämpfte es aber auch und vermarktete es halbherzig. Sie ist vergleichbar mit dem Siemens-Konzern, in dem die Abteilung für die Bahntechnik die zuständige Abteilung für den Transrapid schließlich an die Wand drückte. Denn erstere wollte vor dem Einsatz des Transrapid noch einen Return on Invest für den ICE erzielen. Auch andere Unternehmen der Bahnindustrie möchten lieber am Wartungsgeschäft verdienen.

Die amerikanische Ölindustrie war der Haupt-Profiteur des Niedergangs der Elektroautos vor zehn Jahren. Sie machte 2003 einen Gewinn von 33 Mrd. \$, der sich 2004 auf 47 Mrd. \$ und 2005 auf 65 Mrd. \$ steigerte. Sie ist vergleichbar mit der Deutschen Bahn AG, die in dem Transrapid eine direkte Konkurrenz zu dem weniger umweltfreundlichen und weniger nachhaltigen Rad-Schiene-System sah. Sie sabotierte die Planungen der Transrapidstrecken u.a. mit teuren Auflagen, um die Systemindustrie zur Aufgabe zu zwingen.

Das C.A.R.B., welches zunächst mit dem Nullemissionsgesetz in Kalifornien die Entwicklung des Elektroautos begünstigte und ersteres später aufhob, ist mit der bayrischen Landespolitik unter dem damaligen Ministerpräsidenten vergleichbar. Diese hatte sich erfolgreich um ein Transrapidprojekt beworben. Dennoch erwies sich die politische Vorgabe „[In 10 Minuten alle 10 Minuten](#)“ als hinderlich, da nur eine Direktverbindung zwischen Flughafen und Stadtzentrum München mit dieser Zeitvorgabe möglich war. Eine Anbindung des neuen Messegeländes auf dem ehemaligen Flughafen Riem war nicht möglich. Dies brachte den Münchner Oberbürgermeister dazu, das Projekt zu bekämpfen. Der Ministerpräsident als Befürworter verlor seinen Einfluß.

Die Verbraucher ließen sich von Interessengruppen instrumentalisieren und beteiligten sich an Aktionen gegen das Elektroauto. Viele bevorzugten auch spritfressende große Autos. Eine ähnliche Rolle beim Transrapid spielten Bürgerinitiativen, Verbände (Pro-Bahn, BUND, Greenpeace) und politische Parteien (die Grünen), um in der Öffentlichkeit gegen das umweltfreundliche Verkehrsmittel Stimmung zu machen.

Die amerikanische Bundesregierung startete eine Brennstoffzellenkampagne, um in Kalifornien das Null-Emissionsgesetz auszuhebeln. Beim Transrapid brachte eine deutsche Bundesregierung mit der Forderung einer strikten Kostendeckelung das Projekt Hamburg-Berlin zum Fall. Eine spätere Regierung hatte im Regierungsprogramm das Ziel, „mindestens eine“ Transrapidstrecke zu realisieren. Nach der Havarie auf der Teststrecke in Lathen im Jahr 2006 verloren die Regierungsvertreter, wie die Mehrzahl der Politiker, das Interesse an der Technologie, und es setzte bei Ihnen eine Absetzbewegung ein.

Für die Rolle der Brennstoffzelle bei dem Niedergang des EV1 gab es nichts vergleichbares beim Transrapid. Es gab keine Option auf eine noch bessere Technologie in einigen Jahren, die die heutige Magnetschnellbahn Transrapid kannibalisiert hätte.

Vor rund fünf Jahren hat das Elektroauto in den USA eine **zweite Chance** bekommen. GM brachte 2010 den Chevrolet Volt als „Elektroauto mit Reichweitenverlängerer“ auf den Markt und Tesla bereits 2008 einen elektrischen Sportwagen mit einer Reichweite von bis zu 500 km.

Möge die Magnetbahn in Europa **ebenfalls** die Chance bekommen, die ihr als umweltfreundliches und wartungsarmes Verkehrsmittel gebührt.

Michael Dittmer
© 2014 [GFM-eV CC BY-SA 2.0](#)

Der Autor des Beitrags fährt seit einigen Monaten einen nachhaltig produzierten „Transrapid“ i3.

SupraTrans-Fahrversuchsanlage in Dresden mit neuer Weiche

Eine Delegation der GFM-eV, bestehend aus Harald Naglatzki, Walter Back und Michael Dittmer war am 05.11.2014 erneut Gast beim Leibniz-Institut für Festkörper- und Werkstoffforschung (IFW) Dresden, um sich über Neuigkeiten am SupraTrans-II zu informieren.

Besichtigt werden konnte die neue Weiche in Aktion, die am 27.01.2014 in Betrieb gegangen war. Mit der Weiche ist der Nachweis erbracht worden, daß der magnetische Fahrweg verzweigt werden kann. Im konkreten Fall des SupraTrans II kann ein zweites Fahrzeug (Anhänger) aus einem Abstell-Depot in den ovalen Rundkurs eingeschleust bzw. wieder herausgefahren werden.

Während das Fahrzeug auf der Versuchsanlage in Dresden mit flüssigem Stickstoff herunter gekühlt wurde, berichtete Dipl.-Ing. Dietmar Berger über die Möglichkeit, bei diesem Vorgang auf flüssigen Stickstoff gänzlich verzichten zu können. Möglich wird dies bei Verwendung elektrischer Kühler, welche die Temperatur ebenfalls erzeugen können. Gute Erfahrungen auf diesem Gebiet hat die aus dem Forschungsinstitut ausgegründete Firma evico GmbH Dresden. Die evico GmbH hatte im Zeitraum 07/2009 bis 02/2011 die Fahrversuchsanlage SupraTrans II als Systemlieferant errichtet. Bei den zwischenzeitlich von evico entwickelten Supraleiterkryostaten übernehmen kleine, mobile Stirlingkühler die Aufgabe der Temperaturabsenkung. Welche Potentiale hiermit auf dem Gebiet der Industrieautomation erreichbar sind, demonstriert die Firma Festo unter der Bezeichnung „SupraMotion 2.0“ seit der Hannovermesse 2013 mit beeindruckenden Demonstratoren.

Die elektrischen Kühler mit einer Leistung von 80 - 100 W pro Kryostat würden beim SupraTrans-Fahrzeug ausreichen, um die Temperaturen der Supraleiter permanent im supraleitenden Bereich zu halten. Die Energiezufuhr hierzu kann per induktiver Einspeisung erfolgen, wie dies beim Kurzstator-Linearmotor für den Fahrzeugantrieb ohnehin geschieht. Um die im Fahrzeug befindlichen Supraleiter von Raumtemperatur auf -196°C abzukühlen, würde bei dieser Leistung jedoch etwa ein Tag benötigt. Bei Dauerbetrieb der Fahrzeuge wäre dies kein Problem. Für die Tests an der SupraTrans-II-Versuchsanlage ist jedoch ein schnelles Einkühlen der Supraleiter sowie ein schneller Wechsel zwischen unterschiedlichen Betriebszuständen erforderlich. Leistungsfähigere Kühler, die diesen Vorgang auf eine Stunde wie bei Einsatz von flüssigem Stickstoff verkürzen, würden jedoch aufgrund Ihres Gewichts die Nutzlast des Fahrzeugs deutlich reduzieren. Aus diesem Grunde bleibt derzeit die Stickstoffkühlung die bevorzugte Methode.

Das Institut hält Kontakte zum Labor der Angewandten Supraleitfähigkeit an der Universität von Rio de Janeiro (LASUP/UFRJ) unter Leitung von Prof. Richard M. Stephan. Ein wissenschaftlicher Mitarbeiter war gerade dort für längere Zeit anwesend, wo die Magnetschwebbahn [COBRA](#) entwickelt wird. Das Fahrzeug hierzu wurde auf der [MAGLEV 2014](#) vom 28.09. - 01.10.2014 vorgestellt, wo auch die evico GmbH über den SupraTrans berichtete. Darüber hinaus war Prof. Stephan kurze Zeit vor der internationalen Konferenz zu Gast beim IFW.

Angesichts der Zeit, die noch bis zum Einsatz der Technologie benötigt wird, ist die Halle für die SupraTrans-II-Versuchsanlage bis Ende 2017 angemietet mit einer Option der Verlängerung. Mindestens solange wird es die Möglichkeit geben, das Fahrzeug in Betrieb zu sehen oder selbst zu bedienen. Reguläre Vorführungen der Anlage finden zweimal im Monat statt, normalerweise jeden ersten und dritten Mittwoch eines Monats (Terminvergabe auf Anfrage an: info@supratrans.de).

Der Besuch erfolgte eine Woche nachdem dort ein Team des Mitteldeutschen Rundfunks (MDR) zu Dreharbeiten und Interviews erschienen war. Das Material wurde für einen Fernsehbeitrag im Rahmen des Wissenschaftsmagazins „Einfach Genial“ verwendet. Nachtrag: Der Link zum Beitrag in der MDR-Mediathek: „Mit Supraleitern über die Fahrbahn schweben“ lautet: http://www.mdr.de/mediathek/fernsehen/a-z/sendung470440_letter-E_zc-80da7807_zs-dea15b49.html

Michael Dittmer
© 2014 [GFM-eV](#)

Ein 2D/3D-Video von der SupraTrans-II-Versuchsanlage befindet sich auf der Jahresheft-DVD.

Anfänge der Computer im Bauwesen

Prof. em. Dr.-Ing. Hermann C. Flessner (Universität Hamburg)

Wie unter Computer-Enthusiasten weitgehend bekannt, begann Konrad Zuse als junger Student sein Studium an der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg zunächst im Fach Architektur, wechselte aber bald in den Maschinenbau. Endgültig entschied er sich jedoch für das Studium des Bauingenieurwesens. In seinen letzten Semestern entwickelte Zuse eine Rechenstrategie, mit welcher Grundaufgaben der Baustatik formalisiert werden konnten. Dabei wurden ständig wiederkehrende Formeln für die Berechnung von Stabwerken wie Träger mit vielen Feldunterteilungen (Durchlaufträger) oder Rahmentragwerke, wie sie in Hochhäusern üblich sind, derart in einem Rechenschema angeordnet, dass nebeneinander liegende Werte multipliziert und untereinander liegenden Werte addiert werden. Man konnte dabei schon von einer Programmierung des Berechnungsablaufes in der Stabstatik sprechen. Zuse schrieb in seiner Biographie, dass er hierdurch zu seinen Erfindungen angeregt wurde, welche die Grundlage der heute allgegenwärtigen Computer sind.

Zuse hatte bei seinen Arbeiten, man könnte auch sagen Basteleien, im elterlichen Hause in Berlin zwar bewundernswerte Unterstützung durch seine Familie und seine Freunde aus der Studentenzeit. Die außen stehende Fachwelt war jedoch nicht einfach zu überzeugen. Der Durchbruch mit seiner Rechenanlage Z3 kam allerdings am 12. Mai 1941 schon nach rund sechs Jahren. Im Vergleich zu anderen Epoche machenden Erfindungen wie zum Beispiel Buchdruck, Dampfmaschine, Dynamo und Elektromotor und dem Automobil, war das eine kurze Zeit.



Im Februar 1993 auf der Jahrestagung des DAAD in Hannover. Flessner überzeugt Zuse, die ihm angetragene Ehrenprofessur der Universität Szczecin anzunehmen.

Wie eingangs angedeutet war Zuse das Bauwesen schon aufgrund seiner Ausbildung besonders vertraut. Seine ersten Großaufträge erhielt er zwar aus der optischen Industrie, die meisten Kunden waren zunächst aber vor allem Vermessungs- und Bauingenieure. Seine ersten Maschinen- und Programmentwicklungen waren für deren Aufgaben besonders geeignet, denn er hatte dabei ja stets besonders Anwendungen im Bauwesen im Kopf.

Anlagen von Typ ZUSE Z22 waren ab ungefähr 1959 in der damaligen Bundesrepublik schon von einigen Bauingenieur-Büros angeschafft worden. Trotz des hohen Kaufpreises von ca. 250.000 DM war das wirtschaftlich. Das muss kurz erläutert werden, denn es hat besondere Gründe. Baufirmen sind nämlich in ihren Konstruktionsbüros im Hochbau weltweit vor allem mit statischen Berechnungen an Durchlaufträgern, Trägerrosten und Stockwerkrahmen beschäftigt; man schätzt zu ungefähr 90%. Und davon wiederum machen einen kleinen Teil Brückenberechnungen aus, in denen Durchlaufträger zu berechnen sind. Demzufolge braucht man auch besonders dafür entwickelte Computerprogramme. Ohne jetzt ins Einzelne zu gehen seien sie kurz aufgezählt: Berechnungen von Spannungen, Verformungen und Stützkräften in Trägersystemen und von Flächen- und Querschnittswerten. Diese Programme gab es schon sehr früh (1960) und mit ihnen kam man gut zurecht. Drei oder vier Stabwerkprogramme liefen in den Baufirmen und Ingenieurbüros mit ZUSE-Rechnern rund um die Uhr. Sie nahmen den Baustatikern dabei umfangreiche und langwierige Handberechnungen ab.



6. August 1789: Geburtstag des Wirtschaftstheoretikers Friedrich List (Abb.: Eisenbahn nach einer Skizze von List und Bahnhof Leipzig, Lithografien nach zeitgenössischen Darstellungen)

Wehrt Euch

Von Hans Magnus Enzensberger

Für Leute, die keine Nerds, Hacker oder Kryptographen sind und die Besseres zu tun haben, als sich stündlich mit den Fallgruben der Digitalisierung zu befassen, gibt es zehn einfache Regeln, wie sie sich ihrer Ausbeutung und Überwachung widersetzen können:

1

Wer ein Mobiltelefon besitzt, werfe es weg. Es hat ein Leben vor diesem Gerät gegeben, und die Spezies wird auch weiter existieren, wenn es wieder verschwunden ist. Der abergläubischen Verehrung, die ihm zuteil wird, sollte man nichts abgewinnen. Smart sind nicht diese Geräte oder die sie benutzen, sondern die sie uns anpreisen, um unermessliche Reichtümer anzuhäufen und gewöhnliche Menschen zu kontrollieren.

2

Wer immer einem ein kostenloses Angebot macht, ist verdächtig. Man sollte unbedingt alles ausschlagen, was sich als Schnäppchen, Prämie oder Gratisgeschenk ausgibt. Das ist immer gelogen. Der Betrogene zahlt mit seinem Privatleben, mit seinen Daten und oft genug mit seinem Geld.

3

Online-Banking ist ein Segen, aber nur für Geheimdienste und für Kriminelle.

4

Regierungen und Industrien möchten das Bargeld abschaffen. Ein gesetzliches Zahlungsmittel, das jeder einlösen kann, soll es nicht mehr geben. Münzen und Scheine sind Banken, Händlern, Sicherheitsbehörden und Finanzämtern lästig. Plastikkarten sind nicht nur billiger herzustellen. Sie sind auch unseren Aufpassern lieber, denn sie erlauben es, jede beliebige Transaktion zurückzuverfolgen. Deshalb tut jeder gut daran, Kredit-, Debit- und Kundenkarten zu meiden. Diese ständigen Begleiter sind lästig und gefährlich.

5

Dem Aberwitz, alle denkbaren Gebrauchsgegenstände, von der Zahnbürste bis zum Fernseher, vom Auto bis zum Kühlschrank über das Internet zu vernetzen, ist nur mit einem totalen Boykott zu begegnen. An den Datenschutz den mindesten Gedanken zu wenden fällt ihren Herstellern nicht im Traum ein. Der einzige Körperteil, an dem sie verwundbar sind, ist ihr Konto. Sie sind nur durch die Pleite zu befehlen.

6

Ähnliches gilt für die Politiker. Alles, was man gegen ihr Tun und Lassen einwendet, ignorieren sie. Den Finanzmärkten begegnen sie unterwürfig, und gegen das Treiben der Geheimdienste vorzugehen, wagen sie nicht. Interessiert sind sie jedoch daran, wiedergewählt zu werden. Solange das Wahlrecht noch existiert, sollte man ihnen die Stimme verweigern, wenn sie die digitale Enteignung dulden, statt gegen sie vorzugehen.

7

E-Mail, zu deutsch Strompost, ist schön, schnell und kostenlos. Also Vorsicht! Wer eine vertrauliche Botschaft hat oder nicht überwacht werden möchte, nehme eine Postkarte und einen Bleistift zur Hand. Handschrift ist von Automaten schwer zu lesen. Niemand vermutet auf einer Ansichtskarte, die 45 Cent kostet, wichtige Nachrichten. Man braucht also nicht zu einem toten Briefkasten zu greifen, wie er in altmodischen Spionageromanen vorkommt.

8

Waren oder Dienstleistungen via Internet sollte man meiden. Anbieter wie Amazon, Ebay und so weiter speichern alle Daten und belästigen ihre Kunden mit Reklame-müll. Anonymer Einkauf ist besser. Einzelne Adressen, die man gut kennt, können als Ausnahmen durchgehen.

9

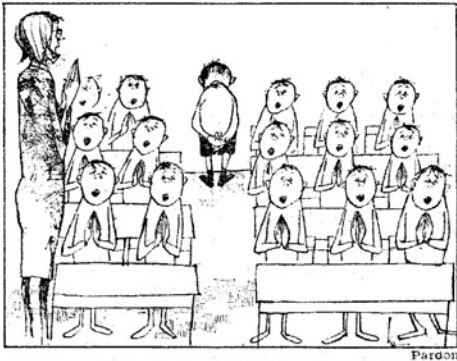
Die großen Internetkonzerne finanzieren sich, ebenso wie das sogenannte Privatfernsehen, hauptsächlich durch Reklame. Damit stehlen sie ihren Kunden Zeit und Aufmerksamkeit. Wer einen, in welcher Form auch immer, andauernd anbrüllt oder belästigt, den sollte man abstrafen. Auf alle Angebote, die auf diese Weise vermarktet werden, zu verzichten ist empfehlenswert, ebenso wie Sender, die einen durch Werbung terrorisieren, ein für alle Mal abzuschalten. Das ist nicht nur aus hygienischen Gründen ratsam. Bekanntlich arbeiten besonders amerikanische Großkonzerne eng mit den Geheimdiensten zusammen, um möglichst jede menschliche Regung auszuspähen und zu kontrollieren.

10

Netzwerke wie Facebook nennen sich „sozial“, obwohl sie ihren Ehrgeiz daransetzen, ihre Kundschaft so asozial wie möglich zu behandeln. Wer solche Freunde haben will, dem ist nicht zu helfen. Wer bereits das Unglück hat, einem solchen Unternehmen anzugehören, der ergreife so schnell wie möglich die Flucht. Das ist gar nicht so einfach. Was ein Krake einmal erbeutet hat, gibt er nie wieder freiwillig her.

Terrorist,
elender!

Zeichnung: Erich Rauschenbach



„... und hilf auch dem Atheistenbengel zum rechten Glauben, Amen!“

Mit diesen simplen Maßregeln kann das politische Problem, vor das die Gesellschaft gestellt ist, natürlich nicht gelöst werden. Angesichts der Passivität und der Unterwürfigkeit der hierzulande regierenden Parteien ist es bemerkenswert, wenn sich ein namhafter Politiker überhaupt einmal dazu äußert. Er heißt Martin Schulz und ist nicht nur Präsident des Europäischen Parlaments, sondern sogar Sozialdemokrat. Weder er noch seine Partei hat sich bisher mit Einsprüchen gegen den Sicherheits- und Kontrollwahn hervorgetan. Alle einschlägigen Übergriffe, gleichgültig, ob sie aus dem Ausland kommen oder deutscher Wertarbeit zu verdanken sind, wurden bisher durchgewinkt. Daten speichern, abhören, abwiegeln – das sind die üblichen Verfahren.

Der Schlaf der Vernunft wird bis zu dem Tag anhalten, an dem eine Mehrheit der Einwohner unseres Landes am eigenen Leib erfährt, was ihnen widerfahren ist. Vielleicht werden sie sich dann die Augen reiben und fragen, warum sie die Zeit, zu der Gegenwehr noch möglich gewesen wäre, verschlafen haben.

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

— 23. AUGUST 2014 · NR. 195 —

Rettet die TVE!



Unterwegs auf der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) bei Lathen

Wie der junge Mann an diesen Ort gelangt ist, hat er uns nicht verraten. Aber er ist offensichtlich nach einem „Selfie“ von dort auch wieder wohlbehalten zurückgekehrt. Sonst wären wir wohl nicht zu diesem Bild gekommen. Ob ihn noch eine „göttliche“ Strafe ereilen wird, weil er den heiligen Fahrweg mit Schuhen und nicht barfuß betreten hat? Jedenfalls hat ihn der Transrapid TR09 nicht heimgesucht.

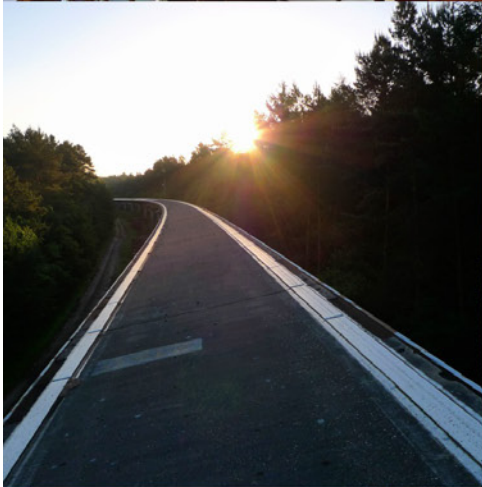
Aber wenn dieser noch fahren würde, wäre die Aktion in seinen Augen nicht nötig gewesen. Seine Verärgerung über den geplanten Rückbau der Transrapid-Versuchsanlage können wir jedenfalls gut verstehen.

Michael Dittmer

© [GFM-eV](#) 2014

Erfolgreiches Beispiel für Verbundkraft - ACCEL & MULTI] Vorsitzender des Vorstands der ThyssenKrupp AG

Bereits im Oktober haben wir eine richtungweisende Innovation vorgestellt: den Fahrsteig **ACCEL**, der während der Fahrt beschleunigt. Im November folgte die Vorstellung eines zweiten wegweisenden Aufzug-Produkts: der **MULTI**, das erste seillose Mehrkabinenaufzugssystem der Welt. Bei diesen Projekten haben Ingenieure aus der Aufzugsparte mit unserer zentralen Forschungseinheit und mit Experten unseres Komponentengeschäfts unterschiedliche technologische Kompetenzen unter dem Dach von ThyssenKrupp gebündelt. Wir haben unter anderem unser Wissen über Linear-Motoren vom Transrapid mit unserer Erfahrung auf dem Gebiet der Fahrsteige und Aufzüge verknüpft und so dank unseres Verbunds einen Technologiesprung geschafft.



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, Ehe- und Lebenspartner, Rentner)

30 € (Familienbeitrag) 15 € (ermäßigter Familienbeitrag) –

wird überwiesen auf das Konto IBAN DE41 2802 0050 1842 2881 00 / BIC OLBODEH2XXX.

soll abgebucht werden von meinem (unserem) Konto Nr.

IBAN: BIC:

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