

GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBETECHNOLOGIE



Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

Sehr geehrte Mitglieder, Unterstützer und Lösungssuchende,

erneut möchten wir Sie in dieser Form über unsere Vereinsaktivitäten, Denkanstöße und andgedachten Zukunftsperspektiven aus dem Verlauf des Jahres 2018 ins Bild setzen. Ja, wir sind sogar der berechtigten Hoffnung, Ihnen mit unserer informativen Auslese die Möglichkeit geben zu können, sich selbst weiter zu informieren, Anregungen aufzunehmen, mutiger Stellung zu beziehen und intellektuellen Auseinandersetzungen mit den Zeitgenossen, die gedanklich noch immer nicht über Retrotechnik hinausgekommen sind, und was eigentlich viel gefährlicher ist, Technik insgesamt für Teufelszeug halten und daher jedwede irgendwie geartete Neuerung und Weiterentwicklung auf diesem Gebiet, natürlich nur aus tiefster Sorge um unser ungeschmälertes Wohl, ungeprüft und kategorisch ablehnen.

Die aufgeführten Briefe an Mandatsträger, Firmenlenker und Vereinsmitglieder, ebenso wie die Pressemeldungen sind unabhängig vom Eingangsdatum zu Themengebieten zusammengefügt. Gemäß wissenschaftlichen Anspruch dabei stets mit einem vollgültigen Literaturnachweis versehen. Verleih, Weitergabe und Rückgabe des Jahresheftes sollte daher nur im Rahmen des Vereins und dessen engster Peripherie eigenverantwortlich stattfinden.

Aus dem weitgefächerten Textmaterial konnte aus Platzgründen, bei Wiederholungen und Überschneidungen, bei Unvollständigkeit und fehlenden Bezügen nur eine begründet reduzierte Auswahl berücksichtigt werden. Auch wurden nach reiflicher Überlegung redaktionelle Komprimierungen, Umstellungen oder Kürzungen der Formate im Interessen von Übersichtlichkeit, guter Lesbarkeit und Kostenminimierung vorgenommen, wie auch schon bisher. Wir bitten dafür um Verständnis. Allen die durch Ihren Einsatz mitgeholfen haben, spreche ich meinen Dank aus, bitte machen Sie weiter. Fragen, Hinweise, Verbesserungen können Sie, falls gewünscht, an den Vorstand richten.

Wie gewohnt bitten wir wiederum an dieser Stelle, auch im Interesse unseres ehrenamtlichen Kassenwarts den Jahresbeitrag im ersten Quartal 2019 zu überweisen. Fragen richten Sie, falls erforderlich, an unsere Kassenprüfer. Auch appellieren wir an Sie, uns nach Ihren Möglichkeiten in der Vorstandsarbeit zu unterstützen und auch durchaus, gemäß Ihrer Neigung für bestimmte Themengebiete, Ämter selbst zu übernehmen.

Dialog eines westlichen Unternehmenslenkers (UL) mit seinem Chinesischen Chefsingenieur (CI) am Bahnhof in Shanghai im Sommer 2018.

UL: Ich bin stolz auf China, dass ihr die erste kommerzielle Transrapidstrecke gebaut und seit 15 Jahren erfolgreich betrieben habt.

CI: Danke.

UL: Leider habt ihr das Design nicht erfolgreich kopieren können, so dass ihr dann für den Rest des Schnellbahnnetzes auf konventionelle Bahntechnik zurückgreifen musstet.

CI: Ja, es war ein bißchen zu kompliziert für uns (lächelt etwas verlegen).

UL: Ein Jammer. Es hätte die Welt verändert wenn China sein Netz mit dem Transrapid ausgebaut hätte.

CI: Ja, der traditionale Schnellzug ist gut, aber nicht das Beste!

Dipl.-Ing. Friedmar C. Rumpel

vielen Dank für die Abstimmung des Beitrags. Gerne können Sie den Beitrag in dieser Form veröffentlichen. Bilder können mit Bildnachweis: Firmengruppe Max Bögl / TSB veröffentlicht werden. Download der Bilder unter: www.transport-system-bögl.com

(Freigabetext von Max Bögl für das Titelbild)

Unser Stellv. Vorsitzender, Dipl.-Math. M. Dittmer hat es für uns verarbeitet.

Impressum:

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

Vorsitzender: Dr.-jur. Friedrich Christian von Loeper, 22 087 Hamburg, Landwehr 21

Verantwortlich i.S.d.P.: Beiträge aller Art, der namentlich genannte Verfasser und

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

Internet: <http://www.gfm-magnetbahn.org> Social Fediverse: <http://mastodonten.de/@gfm>

Inhaltsverzeichnis:

<u>Anmerkungen der Redaktion</u>	<u>Seite 1</u>
<u>Inhaltsverzeichnis</u>	<u>Seite 2</u>
<u>Geleitwort des 1. Vorsitzenden</u>	<u>Seite 3</u>
<u>Einladung zur Mitgliederversammlung</u>	<u>Seite 5</u>
<u>Protokoll der Mitgliederversammlung</u>	<u>Seite 6-10</u>
<u>Organisationsplan</u>	<u>Seite 11</u>
<u>Anträge zur Mitgliederversammlung</u>	<u>Seite 12</u>
<u>Unsere Jahreshefte als eBook</u>	<u>Seite 13</u>
<u>GFM-eV ist im Fediverse präsent</u>	<u>Seite 14-15</u>
<u>Informationen des International Maglev-Board</u>	<u>Seite 16-17</u>
<u>Gerhard Hugenberg und sein Wirken</u>	<u>Seite 17-18</u>
<u>Besuchsplanung beim BMWi</u>	<u>Seite 19</u>
<u>Briefe an Personen und Institutionen</u>	<u>Seite 20-23</u>
<u>Transrapid in Nortrup</u>	<u>Seite 24-26</u>
<u>Grenzen der Energiewende</u>	<u>Seite 27-28</u>
<u>Renaissance der Magnetschnellbahn</u>	<u>Seite 28</u>
<u>Das Transportsystem Bögl (Magnetbahn) aus der Oberpfalz</u>	<u>Seite 29-32</u>
<u>Zukunftsperspektiven</u>	<u>Seite 33-38</u>
<u>Seilloser Aufzug von Thyssen / Technik-Geschichte</u>	<u>Seite 39-40</u>
<u>Rohrpost in Hamburg (Güter-Hyperloop)</u>	<u>Seite 41-44</u>
<u>Info von Freedom Of Mobility über holländische Planungen</u>	<u>Seite 45</u>
<u>Elektrolastwagen in Schweden</u>	<u>Seite 46-47</u>
<u>Intis: Induktive Ladung aus Straße und Schiene</u>	<u>Seite 48-51</u>
<u>Nachruf auf das Magnetbahn-Forum</u>	<u>Seite 52-53</u>
<u>Inno-Trans 2018</u>	<u>Seite 54</u>
<u>Schriftverkehr innerhalb der GFM-eV</u>	<u>Seite 55-61</u>
<u>24. Int. Maglev-Konferenz 2018 in St. Petersburg</u>	<u>Seite 62-65</u>
<u>Nachtrag zur MSB München (Brief an Ex-OB Ude)</u>	<u>Seite 66</u>
<u>In eigener Sache: Software ohne Rechtschreibreform</u>	<u>Seite 67</u>
<u>Glosse der Redaktion</u>	<u>Seite 68-69</u>
<u>Meilensteine der Technik: Triebflügelflugzeug Weserflug</u>	<u>Seite 69</u>
<u>Gerhard Hugenberg wurde 90</u>	<u>Seite 70</u>
<u>Aufnahmeantrag</u>	<u>Seite 71</u>
<u>GFM-Bilderbogen</u>	<u>Seite 73</u>

GELEITWORT

Am 17. November 2018 zum neuen Vorsitzenden der GFM e.V. gewählt, begrüße ich alle Mitglieder, Förderer und Freunde der MAGNETSCHWEBEBAHN und wünsche uns allen ein gesegnetes Neues Jahr.

Harald Naglatzki hatte bereits in der Jahreshauptversammlung im November 2017 angekündigt, dass er als Vorsitzender aus Gründen seiner angeschlagenen Gesundheit das Amt als Vorsitzender nur noch für ein Jahr wahrnehmen werde. Wir bedauern sein Ausscheiden und danken ihm für die in den letzten Jahren geleistete, aufopferungsvolle Arbeit. Er wird unserem Verein auch als „einfaches“ Mitglied zur Seite stehen. Er will sich nun vermehrt Gedanken über eine Schrift über den Verkehrs-Notstand in Deutschland machen, auch und vor allem wie dem abzuhelpen sei. Wer ihm selbst dabei helfen will, ist, ist mit Beobachtungen und Erkenntnissen, Lieferung von Fakten (Fakten, Fakten!), mit Vorschlägen und Entwürfen willkommen. Nicht auszuschließen, dass wir dann doch im Herbst 2020 mit einer eigenen Veröffentlichung zur internationalen Konferenz für Verkehrstechnik auftreten können. Es sei auf Top 6 des Protokolls der Jahreshauptversammlung 2017 hingewiesen.

Apropos Verkehr, Deutschland ist gerammelt voll mit nicht bewältigten Verkehren, zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Die Autobahnen verstopft, mehr Staus als Fluss, Züge: Unpünktlichkeit und Ausfälle mehr Regel als Ausnahme, die Schienen und Gleiskörper vielfach marode, Bahnhöfe vor dem Kollaps. Deutschland, das auf engem Raum als gemein-europäisches Transitland die wachsenden Quantitäten der Verkehre aus Süd und Nord, aus Ost und West nicht mehr fasst, siehe nur die LKW-Kolonnen. Deutschlands Stärke ist immer seine hochentwickelte Infrastruktur (gewesen?).

Eine auch marode Moral hat sich seit langem unseres Landes bemächtigt ... Beispiel auch: die nicht gebaute Magnetschwebebahn zwischen Hamburg und Berlin, der nicht gebaute Zubringer vom Hauptbahnhof in München zu dem Münchener Flughafen. Ja, das ganze Schicksal unserer in Deutschland erfundenen, auf der Versuchsstrecke im Emsland bereits „eingefahrenen“ Magnetschwebebahn. Nun für dauerhaft nach China „vertrieben“?

Was tun? Resignieren? Nein, die Magnetschwebebahn selbst hat zuletzt doch noch einen rettenden Hafen gefunden in Deutschland: bei dem Bauunternehmen Max Bögl im Oberfränkischen, erst einmal im Kleinformat. Wie wir wissen, hat es im letzten Sommer angekündigt, dass es für den kommunalen/regionalen Nahverkehr Magnetschwebebahnen mit nicht mehr als 150 km/h und mit einer Reichweite von nicht mehr als 30 Kilometern bauen wolle. Max Bögl beherrscht die Magnetschwebebahn-technik. Wer denkt sich nicht mehr dabei? Etwa: nur 30 km Reichweite?

Wir selbst können die Bahn nicht bauen. So haben wir denn auf unserer Hauptversammlung uns vorgenommen, als letzte Idealisten und Patrioten Max Bögl auf weiteren Wegen wohlwollend zu begleiten. Wir werden weiterhin für die Magnetschwebebahn für unser Land und anderswo werben (die Weiten Asiens), werden aufklären, so gut wir können, und ein wenig leiden. Interessiert sehen wir auch, dass nun auch ThyssenKrupp Elevators immerhin die Magnetschwebetechnik in Hochhaus-Aufzügen einsetzen will und in Rottweil bereits einen Test-Turm gebaut hat, 226 m hoch. Wir sollten auch eigene Ideen entwickeln, aber erst einmal die von Max Bögl für die neuen Nahverkehrs-Züge in Sengenthal gebaute 800m lange Versuchsstrecke besichtigen. Das wird uns allen ersehnten neuen Schwung geben. Horst Severin hat bereits erste Kontakte geknüpft. Eigene Ideen? Zum Beispiel: Kann die Magnetschwebebahn nicht doch - mit dieser oder jener Technik - auch größere Güter (Container) - zur Entlastung der Straßen - befördern?

Bei meinem Versuch in den letzten Wochen, als Jurist mich in das Thema der Technik und Geschichte der Magnetschwebebahn einzuarbeiten, sind mir die Jahreshefte unseres Vereins äußerst ausgesprochen hilfreich gewesen. Für die Zusammenstellung der Artikel und die Veröffentlichung schulden wir Dr. Wulf Rumpel bleibenden Dank. Und Michael

Dittmer sei hier auch einmal großer Dank dafür ausgesprochen für all seine jahrelangen Mühen, mit anderen zusammen unseren „Laden“ zusammenzuhalten und auch mit anderen zusammen uns auf dem neuesten Stand der Technik - dabei vor allem der Informations- und Kommunikationsnetze (und auch alternative Soziale Medien) - zu halten. Es ist auch informativ, spannend und zwischendurch sogar amüsant, Diskussionen zwischen unseren Mitgliedern zu verfolgen, so zwischen Michael Witt und Oliver Lenhart (feste Bodenhaftung gegen quirlige Phantasie).

Unsere Tradition, im Inland und Ausland an großen Magnetschwebebahnkongressen teilzunehmen, hat Matthias Latteyer fortgesetzt. Er hat die internationale Konferenz in St. Petersburg besucht und auf der Jahresversammlung darüber berichtet. Ihm herzlichen Dank dafür! Im laufenden Jahr wird eine Konferenz in der Schweiz und wieder eine Konferenz in St. Petersburg stattfinden. Matthias Latteyer und das Internet wissen mehr.

Werden wir noch erleben, wie Menschen einzeln per Kapseln „per Rohrpost“- ich entschuldige mich für den Ausdruck - mit Mach Eins und größeren Geschwindigkeiten von einem Ende der Welt ans andere Welt in einem Hyperloop katapultiert werden?

Und wie verhält es sich mit der für den Hamburger Hafen geplanten Entlastung der bisherigen Güterbeförderung mittels der Hyperloop-Technik? Was bedeutet das alles für unsere Arbeit?

Wir müssen im Inland auch beobachten, wie sich die nach Karlsruhe umgezogene SupraTrans-Anlage bewährt und weiter entwickelt.

Müssen wir nicht auch versuchen, in Kontakt zu kommen mit den Freien Wählern in Bayern, die einzige (dazu völlig unverbrauchte), die für die Magnetschwebebahn eintritt und nach ihren Erfolgen in den letzten Landtagswahlen in Bayern nun auch Minister in der Staatsregierung in München stellen?

Wir alle müssen vor allem die Entwicklung in China, aber auch und in den anderen Ausländern verfolgen.

Zuletzt: Mit der Magnetschwebebahn treten wir auch für grüne Techniken und grüne Energien ein.

Möge auch für unser aller Tätigkeit in diesem Jahr das Signal auf Grün gestellt sein.

27. Januar 2019

Friedrich-Christian von Loeper

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG

FREITAG, 11. JANUAR 2019 · NR. 9 · SEITE 13



„Moment mal! Haben Sie eine Genehmigung?...“

Genauer, eine Genehmigung zum Durchbruch?

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

Vorsitzender: Harald Naglatzki * Regierungsstraße 46 * 99084 Erfurt
☎+ 0361 2111889 * e-Mail: naglatzki@gfm-magnetbahn.org
<http://www.gfm-magnetbahn.org/>

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



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

Einladung zur Mitgliederversammlung

Datum: Sonnabend 17.11.2018

Ort des Treffens: Kaminzimmer im Gasthaus zum Kiekeberg, Am Kiekeberg 5,
21224 Rosengarten – Ehestorf, Telefon: 040 7905021,
<http://www.kiekeberg.de/de/restaurant-rosengarten-hotel-rosengarten>

Sammeln u. Vorbereitung: 11 Uhr
Mittagspause 12.30- 13.30 Uhr
Tagungszeitraum 13.30- 17.00 Uhr

Tagungsordnung

1. Begrüßung und Wahl der Gesprächsleitung
2. Stand der meldepflichtigen Unterlagen und Erörterung über die Aufteilung von Vereinsarbeiten und Positionen
3. Kassenprüfung mit Vorlage des Kassenprotokolls
4. Entlastung des Vorstandes
5. Wahl des Vorstandes und des Vorsitzenden, vorgeschlagen wird F.-C.v. Loeper
6. Beratung und Beschlußfassungen zum Jahresheft und Perspektivblatt von Horst Severin sowie Eindrücke von der MAGLEV-Tagung von M.Latteyer
7. Anträge, Aktivitäten, Projekte
8. Zusammenfassung, notwendige Festlegungen und Verabschiedung

Ende der Versammlung spätestens 17.00 Uhr
ERFURT, 27.10.2018

Harald Naglatzki

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



Vorsitzender:

Dr. jur. Friedrich-Christian von Loeper * Landwehr 21 * 22087 Hamburg

☎ + 0160 5391302 * e-Mail: drfc-vloeper@gfm-magnetbahn.org

<http://www.gfm-magnetbahn.org/>

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

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

Protokoll der Mitgliederversammlung

Tag der Sitzung: Sonnabend, 17.November 2018
Ort der Sitzung: Gasthaus zum Kiekeberg, Am Kiekeberg 5, 21224 Rosengarten
Beginn lt. Einladung: 13.30 Uhr Eröffnung: 13:27 Uhr

Anwesend:

Michael Dittmer	Stellvertretender Vorsitzender
Horst Severin	Schriftführer
Olaf Carstensen	Schatzmeister
Ernst Walter Haensgen	Kassenprüfer
Matthias Latteyer	Kassenprüfer
Dr. Wulf Rumpel	Beisitzer
Hans-Jürgen Rindfleisch	Beisitzer
Dr. Friedrich Chr. v. Loeper	Mitglied
Klaus Dieter Maaß	Mitglied
Oliver Lenhart	Mitglied
Bernd Otto Mütze	Gast

entschuldigt: Hr. Naglatzki, Hr. Tang, Hr. Gellekum, Hr. Wieting, Hr. Neugebauer

TOP 1 Begrüßung und Wahl der Gesprächsleitung

Michael Dittmer eröffnete die Sitzung und begrüßte alle Teilnehmer. Die Mitgliederversammlung war ordnungsgemäß einberufen worden und beschlußfähig. Es erfolgte die Abstimmung über die

Gesprächsleitung:

Dr. Wulf Rumpel wurde als Gesprächsleiter vorgeschlagen: 10/0/0 (ja/nein/Enthaltung)
er stimmte dieser Abstimmung zu und übernahm die Gesprächsleitung

TOP 2 Stand der meldepflichtigen Unterlagen

Olaf Carstensen gab zur Kenntnis, daß das Finanzamt Nordenham Rückstände über die Aufstellungen der Jahre 2014 und 2015 und 2016 vermeldet hatte. Diese waren zwischenzeitlich an Frau Dujesievken (Finanzamt Nordenham) zugesendet worden. Sie wollte allerdings nicht die eingereichte detaillierte Auflistung haben, sondern diese nur in zusammengefaßter Form und erbittet diese noch einmal.

verantwortlich: O. Carstensen

Die Frage nach dem Stand der Korrespondenz mit dem Amtsgericht konnte noch nicht abschließend geklärt werden, da Harald Naglatzki erkrankt war und deswegen an der Versammlung nicht teilnehmen konnte. Soweit bekannt wurde, hatte er einen Notar für die Erstellung der Unterlagen für das Amtsgericht beauftragt. Ihm wurde zu diesem Zweck die auf der Mitgliederversammlungen am 28.11.2015 geänderte und am 31.07.2016 aktualisierte Satzung übergeben. Anschließend hatte der Notar diese zusammen mit einem Anschreiben und den signierten Protokollen an das Amtsgericht abgeschickt. Wo sie bei der für uns zuständigen Abteilung (bei Frau Zacharias) allerdings nicht ankamen. Der Verbleib der Unterlagen sollte noch geklärt werden. Harald Naglatzki wartete auf die Rückmeldung des Notars. Matthias Latteyer erklärte sich bereit, sich beim Amtsgericht vor Ort über den aktuellen Stand der Vereinsregistrierung zu erkundigen. Die Satzungsänderung von 2015 kam auf Vorschlag von Frau Dujesievken zustande, die empfahl die veraltete Form an eine zeitgemäßere Satzungsvorlage anzupassen. Nach der ursprünglichen Fassung konnte ausschließlich der Vorsitzende Angelegenheiten mit dem Amtsgericht regeln, was sich erst ändert, wenn die aktualisierte Fassung vom Amtsgericht angenommen worden ist.

Verantwortlich: H. Naglatzki, M. Latteyer u. M. Dittmer

Nachtrag (29.12.2018):

nach telefonischer Rücksprache mit Harald Naglatzki ist eine Bearbeitungsgebühr über 50€ für die Eintragung ins Vereinsregister entrichtet worden.

Somit sind Satzungsänderung und Wechsel des Vereinsvorsitz im Vereinsregister nun endlich erfolgt.

TOP 3 Kassenprüfung mit Vorlage des Kassenprotokolls

Der Bericht zur Kassenprüfung für den Zeitraum 2018 war den Kassenprüfern vorgelegt und ohne Beanstandung durch die Prüfer abgezeichnet worden. Das Protokoll über die Kassenprüfung wurde zur Vorlage gebracht.

Der Kontostand betrug am 31.12.2017: 2427,00€

Nach Prüfung der Unterlagen empfahlen die Kassenprüfer Ernst Haensgen und Matthias Latteyer die Entlastung des Schatzmeisters.

TOP 4 Entlastung des Vorstandes und des Schatzmeisters

Die gemeinschaftliche Abstimmung über die Entlastung des Vorstandes und des Schatzmeisters ergab folgendes Ergebnis:

9/0/1 (ja/nein/Enthaltung)

TOP 5 Wahl des Vorstandes und des Vorsitzenden

Da der bisherige Vorsitzende auf der letzten Mitgliederversammlung am 04.11.2017 sein Ausscheiden aus der Funktion nach Ablauf eines Jahres angekündigt hatte, wurde die Wahl eines neuen Vorsitzenden erforderlich. Die Anwesenden hielten es für gut, wenn der Verein auch weiterhin einen Repräsentanten hätte. Der Wahl stellte sich, wie im Vorfeld angekündigt, Dr. jur. Friedrich Christian von Loeper (Geburtsdatum: 25.10.1944, Wohnort: Landwehr 21, 22087 Hamburg). Gegenkandidaten gab es keine.

Abstimmung über die Wahl des Vorstandsvorsitzenden: 9/0/1 (ja/nein/Enthaltung)
der Vorstandsvorsitzende nahm die Wahl an.

Abstimmung über die Wahl des stv. Vorstandsvorsitzenden: 10/0/0 (ja/nein/Enthaltung)
der alte und neue stellvertretende Vorstandsvorsitzende Michael Dittmer nahm die Wahl an.

Bestätigung der Funktion der weiteren Vorstandsmitglieder

Horst Severin (Schriftführer): 9/0/1 (ja/nein/Enthaltungen)

Olaf Carstensen (Kassenwart): 10/0/0 (ja/nein/Enthaltungen)

Hans-Jürgen Rindfleisch (Beisitzer): 10/0/0 (ja/nein/Enthaltungen)

Dr.-Ing. Wulf Rumpel (Beisitzer): 10/0/0 (ja/nein/Enthaltungen)

Robert Gellekum (Beisitzer): 10/0/0 (ja/nein/Enthaltungen)

Matthias Latteyer (Kassenprüfer): 10/0/0 (ja/nein/Enthaltungen)

Ernst Haensgen (Kassenprüfer): 10/0/0 (ja/nein/Enthaltungen)

Alle bestätigten anwesenden Vorstandsmitglieder nahmen die Wahl an. Die Wahl erfolgte jeweils per Zuruf und per Handzeichen. Robert Gellekum hatte eine Annahme der Wahl per E-Mail vom 16.11.2018 um 21:14h in Aussicht gestellt.

TOP 6 Jahresheft / Perspektivblatt von Horst Severin / MAGLEV-Tagung

Horst Severin berichtete über seine Kontakte, die er nach den Veröffentlichung des Zeitungsartikels „BER-Fluggäste in der Schwebel“ vom 17.09.2016 im Berliner Tagesspiegel geknüpft hatte. Dies war auch mit den übrigen Vorstandsmitgliedern abgestimmt gewesen.

Es wurde anschließend auch die Situation angesprochen, wie vorzugehen ist, wenn Mitglieder der GFM sich mit ähnlichen Aktivitäten einbringen möchten, die nicht dem Vorstand angehören. Dabei wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, den Vorstand über etwaige Kontakte und Aktivitäten in Bezug auf die Vereinsziele zu informieren.

Matthias Latteyer berichtete und zeigte Fotos und Videoclips von der Maglev-Konferenz, wo er neben den Organisatoren der Maglev 2016 in Berlin auch Wouter van Gessel und Kees van Welsenis und Ulrich Tang traf.

Friedrich Christian von Loeper regte folgende Vorgehensweise an (ohne Abstimmung):

„Wir begleiten die im Sommer 2018 in Deutschland vorgestellte Magnetbahn in positivem Sinne mit guten Erwartungen. Wir möchten die Jugend für die Magnetschwebetechnologie begeistern.“

Zur Diskussion stand die Erstellung eines Jahreshefts. Vorgeschlagen wurde eine Auflage von 30 Exemplaren für 30 Mitglieder und zusätzlich 30+X Exemplaren ohne Mitgliederliste für Nicht-Mitglieder, die auch von einzelnen Mitgliedern zur Weitergabe angefordert werden können. Der Wert X sollte abhängig von gewährten Mengenrabatten bei einer Mindestanzahl von kopierten Seiten gewählt werden, wenn dadurch ein günstigerer Preis als für 60 Exemplare erzielt werden kann.

Hierzu wurde folgendes beschlossen:

„Ein Jahresheft 2018 über das vergangene Jahr wird erstellt. Redaktionelle Beiträge werden Wulf Rumpel per E-Mail zugestellt mit dem Hinweis ‚für das Jahresheft‘ in der Kopfzeile“

Abstimmungsergebnis: 10/0/0 (ja/nein/Enthaltungen)

TOP 7 Anträge/Aktivitäten/Projekte

Der von Robert Gellekum per E-Mail gestellte Antrag wurde verlesen.

"Die Mitgliederversammlung 2018 der GFM möge beschließen, daß der Vorstand beauftragt wird, sich in das Transrapid-SystemBögl einzufügen, damit beim 2.Zug das TVE, wieder aufgerüstet als Teststrecke in Deutschland, genutzt werden kann; denn den Prototyp des andersartigen Transrapid testet man in der VR China.“

Das Antwortschreiben von Michael Witt vom 17.11.2018 um 09:57h wurde verlesen. Die Mitgliederversammlung nahm beide dort vertretenen Meinungen zur Kenntnis.

In der anschließenden Erörterung wurde an eine an uns gerichtete Aussage des Intis-Geschäftsführers, Dr. Effenberger, erinnert, daß für den Betrieb eines anderen Magnetbahnsystems vom Gesetzgeber eine Anpassung des Gesetzes für den Betrieb einer Magnetbahnversuchsanlage verabschiedet werden müßte.

Folgendes wurde beschlossen:

„Wir fassen den Antrag von Robert Gellekum so auf, daß wir zunächst bei der Firma Bögl einen Besuch ins Auge fassen, um uns über das System zu informieren“

Abstimmungsergebnis: 10/0/0 (ja/nein/Enthaltungen)

TOP 8 Zusammenfassung , notwendige Festlegungen und Verabschiedung

Notwendige Festlegungen ergingen unter den TOP.

Die Veranstaltung wurde um 16:20h beendet.

Für das Protokoll

(Horst Severin)
– Schriftführer –

(Michael Dittmer)
– Stv. Vorsitzender –

(Dr. Friedrich-Christian von Loeper)
– Vorsitzender –



„SO IKARUS, JETZT PROBIEREN WIE ES OHNE FLÜGEL!“

Organisatorische Zuständigkeitsbereiche der GFM e.V. 2019

Vorstandsvorsitzender: Dr. jur. Friedrich Christian von Loeper
(siehe Mitgliederverzeichnis)

Stellvertretender Vorstand: Dipl.-Math. Michael Dittmer

Beisitzende:
Dipl.-Ing. Robert Gellekum
und
Hans Jürgen Rindfleisch
sowie
Dr. Ing. Wulf Rumpel

Kassenwart: Olaf Carstensen

Kassenprüfer: Ernst Walter Haensgen
und
Dipl.-Ing. Matthias Latteyer

Protokollführung: Horst Severin

Mitgliederbetreuung: Dipl.-Ing. Matthias Latteyer

Homepage Administrator: Dipl.-Math. Michael Dittmer

Jahresheft: Dr. Ing. Wulf Rumpel (s.o.)

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

Betreff: Besuch des BMWI in Berlin

Datum: 2018-11-07T10:50:20+0100

Von: Wulf Rumpel

An: Oliver Lenhart, Harald Naglatzki, Michael Dittmer, Matthias Latteyer, kdm@vermessung-mass.de
Sehr geehrter Herr Lenhart, bezugnehmend auf den von Ihnen dankenswerter Weise eingeleiteten Besuch der o.g. Dienststelle schlage ich, nach Rücksprache mit unserem 1.Vorsitzenden, das folgende Prozedere vor:

1. Aufnahme in die Tagesordnung der HV am 17. November 2018
 - 1.1. Vorlage entsprechender Anregungen und Wünsche in schriftlicher Kurzform
 - 1.2. Überlegungen zum Teilnehmerkreis, evtl. auch aus Wirtschaft und Politik
 - 1.3. Festlegung eines Termins der den Belangen des pol. Wandels Rechnung trägt / Wahl des Fraktionsvorsitzenden der CDU
 - 1.4. Festlegung auch auf einen Termin der für möglichst zahlreiche Teilnahme steht
 - 1.5. Plan für eine Eintagesreise wie ehemals nach Brüssel zur EU

Mit der Bitte um Prüfung und Rückmeldung, DR. WULF H. RUMPEL

Von: Robert Gellekum

Gesendet: Freitag, 16. November 2018 21:14

An: Harald Naglatzki; Mitglieder (GFM-eV); Vorstand (GFM-eV)

Betreff: Re: Einladung zur Mitgliederversammlung

Liebe Mitglieder,

jeder von uns Mitgliedern muß sich dem von der Trinität beauftragten Schicksal unterordnen und an Gutes sich erfreuen, jedoch Böses erdulden. Letzteres vermeidet es wiederum dem Beieinander und Miteinander der Mitgliederversammlung dabei zu sein, bitte jedoch den nachfolgenden Antrag zu behandeln.

Antrag

Die Mitgliederversammlung 2018 der GFM möge beschließen, daß der Vorstand beauftragt wird, sich in das Transrapid-System-Bögl einzufügen, damit beim 2.Zug das TVE, wieder aufgerüstet als Teststrecke in Deutschland, genutzt werden kann; denn den Prototyp des andersartigen Transrapid testet man in der VR China.

Meine Bitte an die Politik, geäußert im Glückwunschs Schreiben an den Herrn Staatsminister Reichhart des Landes Bayern in Zusammenhang mit dem Nahverkehrssystem der Firma Bögl, freute ich mich, wenn es von Euch und Ihnen Beachtung finden würde. Ebenso gilt unsere Aufmerksamkeit dem Hyperloop, der mit technischen Ideen von Studenten der TU München seiner Vervollständigung entgegen sieht.

Von: Mike Witt

An: Robert Gellekum; Mitglieder (GFM-eV); Vorstand (GFM-eV)

Betreff: Re: Einladung zur Mitgliederversammlung

Sehr geehrter Herr Gellekum,

Bitte sehen Sie von dem Antrag ab, da die beiden Verkehrstechnologien weder system-, fahrweg- noch fahrzeugseitig kompatibel sind. Man müsste die komplette strecke abreißen und neu aufbauen. Dies geht jedoch im Emsland nicht mehr, da der Rückbau der Anlage inkl. Rückgabe und Nutzbarmachung für die Landwirte vertraglich verpflichtend für den Bund ist und eine Teststrecke außerhalb von Neumarkt für Bögl logistisch, finanziell und organisatorisch deutlich ungünstiger sein dürfte.

Von: Wulf Rumpel

An: Mike Witt; Mitglieder (GFM-eV); Vorstand (GFM-eV)

Betreff: Re: Einladung zur Mitgliederversammlung

Sehr geehrter Herr Witt, wir haben auf der HV über den Antrag unseres langjährigen, wertgeschätzten Mitgliedes Robert Gellekum debattiert und dabei Ihre Einwendungen mit einbezogen. dabei stellte sich heraus, daß wir nicht genug über die Zusammenhänge wissen. Aus diesem Grund haben wir beschlossen, im Frühjahr 2019 zunächst bei Bögl einen Besuchstermin zu vereinbaren und wahrzunehmen. Ihre Aussagen zum Musk-Projekt begrüße ich, möchte aber hinzufügen, daß sie nicht nur verkehrs- und transportwirtschaftlich unrealistisch sind, wie Sie feststellen, sondern auch noch abgekupfert. denn als Hermann Kemper seine ersten Fahrversuche realisierte, hatte er bereits Denkansätze in dieser Richtung. Wir möchten auch im nächsten Jahr wieder ein Jahresheft herausgeben, wenn Sie dazu Ihre Beiträge beisteuern könnten, wäre ich dankbar.

Mit freundlichem Gruß W.H.RUMPEL

Unsere Jahreshefte als eBook

Im Jahr 2018 liegen bereits 14 Ausgaben unserer Jahreshefte als Digitalausgabe aus den Jahren 2004 bis 2017 im PDF-Format vor.

Sie können hier kostenlos heruntergeladen werden:

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2017.pdf
www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2016.pdf
www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2015.pdf
www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2014.pdf
www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2013.pdf
www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2012.pdf
www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2011.pdf
www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2010.pdf
www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2009.pdf
www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2008.pdf
www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2007.pdf
www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2006.pdf
www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2005.pdf
www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2004.pdf

Die Ausgaben sind für den nichtkommerziellen, privaten Gebrauch freigegeben.



DER SPIEGEL/Geschichte 2013, Nr.3, S. 89

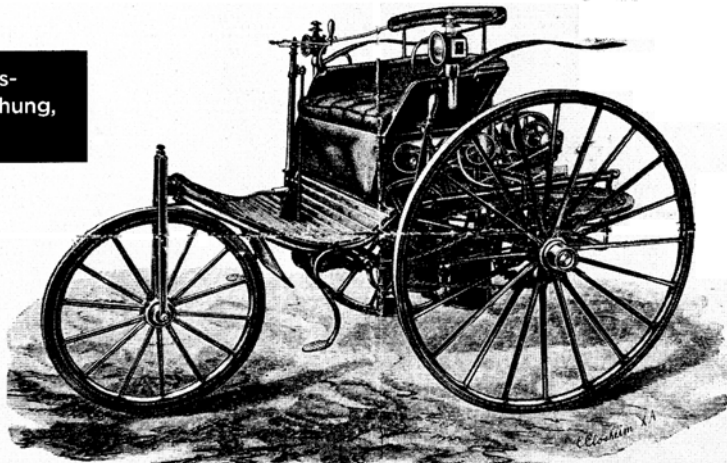
Neuer Patent-Motormwagen

mit Gasbetrieb durch Benzin

von
Ben & Cie., Rheinische Gasmotorenfabrik
in
Mannheim.

Höchste Auszeichnung (Ehrendiplom) Ausstellung Glogau 1888.

Zeitungs-
veröffentlichung,
1888



Ausgestellt in der Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung in München
seit dem 12. September 1888.

GFM-eV ist im Fediverse präsent

Alle Besucher dieser Social-Media-Plattform behalten Kontrolle über ihre Daten

Die Datenskandale in den von den Internet-Konzernen betriebenen sozialen Netzwerken haben dazu geführt, daß sich immer mehr Internet-Nutzer von Facebook & Co. abwenden möchten und nach [Alternativen](#) [1] suchen. Eine solche Alternative ist das Fediverse.

Das Fediverse (Kurzform von „Federated Universe“ - „Föderiertes Universum“) ist der Oberbegriff für verschiedene dezentrale Soziale Medien, die unternehmensunabhängig sind und daher keine Monopolstrukturen mit den entsprechenden Unfreiheiten für deren Nutzer erlauben. Sie werden deswegen u.a. von dem gemeinnützigen Verein Digitalcourage e.V. [empfohlen](#) [2].

Einer der bekanntesten ersten Vertreter war das Netzwerk Diaspora, was 2010 gegründet wurde und in den Presse-Medien als „[Anti-Facebook](#)“ titulierte wurde [3], aber mehr dem inzwischen abgekündigten Netzwerk Google+ ähnelt.

Neueren Datums ist der Microblogging-Dienst [Mastodon](#) [4], der Twitter ähnelt und von dem deutschen Software-Entwickler Eugen Rochko ins Leben gerufen wurde. Im Oktober 2018 hatte der Dienst [2. Jahrestag](#) mit einer Anzahl von rund 1,6 Mio. registrierten Nutzern, die auf 3.460 verschiedenen Servern beheimatet sind [5]. Hierbei sind noch keine Mitglieder anderer offener Netzwerke enthalten, die sich mit Mastodon-Nutzern über ein vom W3C-Konsortium [standardisiertes](#) Datenübertragungsverfahren [6] austauschen können.

Dieser offene Datenaustausch ist vergleichbar mit dem E-Mail-System. Hierbei müssen auch nicht alle Nutzer bei ein und demselben Mail-Dienstleister registriert sein. Sie können z.B. ihre Postfächer bei unterschiedlichen Anbietern haben (z.B. bei [web.de](#), [t-online.de](#) und [mailbox.org](#)) und trotzdem kommunizieren.

Dagegen verweigert z.B. Facebook den Nutzern offene Standards, um sie abhängig zu machen.

Seit dem 15.08.2018 ist unser Verein nach einer einwöchigen Testphase offiziell im Mastodon-Fediverse präsent. An diesem Tag wurden drei Beiträge gepostet (nicht „getwittert“ – sondern „getootet“, deutsch: „getrötet“):

- "Wir sind jetzt hier" 15.08.2018, 00:00 ,
- "Phönix aus der Asche" 15.08.2018, 00:07 (wurde 15. Aug. 2018, 00:20 beantwortet),
- "Gratulation an Fairphone" 15.08.2018, 11:05 (wegen verantwortungsvollen Umgang mit Rohstoffen, wie bei der Magnetbahn).



BEITRÄGE BEITRÄGE MIT ANTWORTEN MEDIEN

GFM-eV @gfm @Fairphone vor 3 Stunden
Congratulations for this successful #crowdfunding campaign helping to create a better world with fair job conditions and responsible use of resources of our planet.

Some of our members are glad to use a Fairphone with opened hardware for their daily communication.

We are promoting maglev systems which also can save material for wheels and brakes and tracks with a lifetime of approx. 80 years due to contactless movement - unlike train rail wheel system.

#WeAreFairphone
#Maglev



GFM-eV teilte **FUCK OFF GOOGLE!!!!1** @FuckOffGoogle@mastodon.social vor 8 Monaten
Google plans to implant a "Google Campus" in Kreuzberg, Berlin. We, as a decentralized network of people are committed to not letting our beloved city be taken over by this law- and tax-evading company that is building a dystopian future.

[fuckoffgoogle.de/](#)
#FuckOffGoogle

GFM-eV teilte **Charly** @charly@social.tchncs.de @gfm vor 13 Stunden
Wenigstens spielt Deutschland noch in dieser Liga mit. In Japan, China und Südkorea wird intensiv an der Technologie geforscht. Dort sind bereits #Magnetbahnen erfolgreich im praktischen Einsatz

Auch in Sachen #Batterietechnologie haben wir ursprünglich erworbenes Know-How aufgegeben und müssen es uns mit viel Anstrengung zurückholen und auf den aktuellen Stand bringen, um auf dem Weltmarkt der #E-Mobilität von den asiatischen Anbietern unabhängig zu werden und konkurrenzfähig zu bleiben.

GFM-eV @gfm Ein Phönix aus der Asche? vor 14 Stunden
[ingenieur.de/technik/fachberei...](#)

Ein neuer Urban MagLev.

(Der Original-Toot vom 08.08.2018 wurde um Hashtags ergänzt)

#Maglev
#Transrapid
#Verkehr

GFM-eV @gfm Wir sind hier im Fediverse, weil wir die Idee von einem „Federated Universe“, d.h. einem dezentralen Kommunikationsnetz in vollem Umfang unterstützen möchten, welches anbieterunabhängig ist. vor 14 Stunden

#Fediverse

Die ersten drei geposteten Beiträge im Fediverse am 15.08.2018

Später folgten u.a. Grußworte an die Organisatoren zur Maglev 2018 in St. Petersburg, ein Statement zur Einstellung des Magnetbahnforums sowie eine Erinnerung an Hermann Kemper als Vordenker von Hyperloop.

Auf [7] wird ausführlich beschrieben, wie man dem Mikroblogging-Dienst beitreten kann. Der erste Schritt ist die Auswahl eines freien Servers, der auch Instanz genannt wird. Die Server werden z.T. von Privatpersonen und z.T. von gemeinnützigen Organisatoren betrieben und werden spendenfinanziert. Nutzer können über diesen Wege die bereitgestellte Social-Media-Plattform unterstützen, ohne diese mit eigenen Daten zu bezahlen. Es besteht daher keine Notwendigkeit, sich mit Twitter und Facebook und deren Datensammelei abzufinden.

Bei der Registrierung unseres Verein-Benutzerkontos wurde uns der verfügbare Server `mastodonten.de` angeboten. Dort war auch noch kein Benutzerkonto namens `@gfm` angelegt. Zuvor hatte sich der Autor auf dem Server `social.tchncs.de` registriert, der bereits viele Nutzerkonten hatte und deswegen für die GFM-eV nicht mehr bereit stand. Dennoch konnte der Autor über die Rechengrenzen hinweg die vereinsoffiziellen Meldungen (Toots) abonnieren (d.h. zum Follower – Verfolger) werden. Der Benutzername des Vereins im Mastodon-Fediverse folgt dem Namensschema (d.h. Aufbau) `@benutzer@server`, d.h. lautet `@gfm@mastodonten.de`. Er sieht fast so aus wie eine E-Mail-Benutzername (-Adresse) und unterscheidet sich nur dadurch, daß am Anfang noch ein weiteres @-Zeichen vorangestellt ist. Die Adresse ist in dieser Form bei der Kontaktaufnahme oder bei der Abonnie- rung unserer Beiträge anzugeben.



Mastodon-Logo mit Mammut-Symbol

Wer sich im Internet unsere Beiträge (Aktivitäten in der Zeitleiste) anschauen möchte, kann dies über die Internet-Adresse <http://mastodonten.de/@gfm> tun. Zu erkennen ist: Im Aufbau einer Benutzer-Internet-Adresse sind Benutzername und Servername in der Reihenfolge vertauscht. Ebenso ist unser Auftritt im Mastodon-Fediverse über das Mastodon-Logo verlinkt.

Das Mastodon bietet im übrigen für Twitter-Nutzer die Möglichkeit, ihre dort veröffentlichten Beiträge parallel in diesem Netzwerk zu veröffentlichen. Dies kann auch automatisiert erfolgen. Auf diese Weise werden z.B. die Twitter-Meldungen des Heise-Verlags zu Themen aus der IT-Welt im Mastodon dupliziert. Im Gegensatz zu Twitter, das wie Facebook zunehmend unter [politischen Druck](#) steht [8], können Nachrichten im Mastodon statt 280 bis zu 500 Zeichen lang sein. Auch können Dateianhänge, z.B. Bilder mitveröffentlicht werden. Die Nutzer behalten die Hoheit über ihre Daten. Sie können ungeschickt formulierte Texte auch selber wieder aus dem Netz entfernen. Aus Datenschutzgründen können zurückliegende Beiträge nur über dort angegebenen Hashtags (d.h. Stichworte mit vorangestelltem #-Zeichen) aufgefunden werden. Diese kann auch nur der Nutzer beim Verfassen seines Beitrags frei vergeben.

Die Benutzung dieses Dienstes mag beim ersten Gebrauch etwas ungewohnt sein, aber der Autor möchte ihn auf keinen Fall mehr missen.

Ein Toot zum Thema wurde unter dem Hashtag #Fediverse im Fediverse [veröffentlicht](#) [9].

Michael Dittmer

© 2018 GFM-eV, Freigabe für Nutzung durch befreundete Internetplattformen

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

- [1] <http://www.mittelbayerische.de/politik-nachrichten/alternativen-zu-facebook-21771-art1637088.html>
- [2] <http://digitalcourage.de/blog/2018/kommt-mit-uns-ins-fediverse>
- [3] <http://www.tagesspiegel.de/gesellschaft/medien/in-den-startloechern-das-anti-facebook/5831970.html>
- [4] <http://joinmastodon.org/>
- [5] <http://blog.joinmastodon.org/2018/10/mastodons-2-year-anniversary/>
- [6] <http://blog.joinmastodon.org/2017/09/mastodon-and-the-w3c/>
- [7] <http://kerstin-paar.de/mastodon-open-source-werbefrei-kostenlos/>
- [8] <http://meedia.de/2018/08/22/wie-twitter-nur-ohne-nazis-warum-mastodon-als-alternative-zum-viel-kritisierten-kurznachrichtendienst-gehandelt-wird/>
- [9] <http://mastodonten.de/@gfm>

Guten Tag, GFM-Vorstand,

Neue Forschungsergebnisse zu Perspektiven und Grenzen der Magnetbahn-Transporttechnologien, auch im Vergleich zur Rad-Schiene-Technik, liegen für Sie vor.
Die Studien und Ergebnisse können kostenfrei als pdf gelesen werden.

Energiebedarf von Hochgeschwindigkeits-Bahnsystemen / Magnetbahnen im Vergleich:
Energy Consumption of Track-Based High-Speed Transportation Systems: Maglev Technologies in Comparison with Steel-Wheel-Rail.

November 2018
Edition: Research Series Volume 3
Publisher: The International Maglev Board
ISBN: 978-3-947957-02-6



Elektromagnetische Felder von Hochgeschwindigkeits-Bahnsystemen / Magnetbahnen im Vergleich:
Electromagnetic Fields of High-Speed Transportation Systems. Maglev Technologies in Comparison with Steel-Wheel-Rail.

October 2018
Edition: Research Series Volume 2
Publisher: The International Maglev Board
ISBN: 978-3-947957-01-9



Expertenumfrage 2018:
Maglev: Science Experiment or the Future of Transport? Practical Investigation of Maglev Technologies: Future Perspectives and Limitations Compared with Steel-Wheel-Rail.

September 2018
Edition: Research Series Volume 1
Publisher: The International Maglev Board
ISBN: 978-3-947957-00-2



Maglev 2018 St. Petersburg: Full papers online:
Transportation systems and technology, ISSN 2413-9203 (Online)
Der erste Teil der Fachbeiträge zur Maglev2018 Konferenz in der Russischen Föderation ist online.



Die Beiträge können als pdf in Englischer Sprache gelesen werden.

Die nächsten Maglev-Konferenzen:



LDIA 2019 Conference, Neuchatel, Switzerland, July 1 - 3, 2019

The 12th International Symposium on Linear Drives for Industry Applications (LDIA 2019) will be held in Neuchâtel, Switzerland July 1 - 3, 2019.
Information about LDIA is at <https://ldia2019.epfl.ch/> A call for papers has just been sent out.



ISMB17 Conference, Rio de Janeiro, Brazil, August 18 - 21, 2020

The 17th International Symposium on Magnetic Bearings (ISMB17) will be held, for the first time since its inaugural edition in 1988, in South America, in Rio de Janeiro, August 18 - 21, 2020.
Information about ISMB17 is at <http://ismb17.org/>



InnoTrans 2020, Germany, Berlin, September 22 - 25, 2020

Die InnoTrans gilt als die wichtigste internationale Messe für Transporttechnologien. Sie findet alle zwei Jahre in Berlin statt.
Information zur InnoTrans <https://www.innotrans.de/>

MAGLEV 2020 Conference in Changsha, PR China, October 2020
The 25th International Conference on Magnetically Levitated Systems and Linear Drives (MAGLEV 2020) will be held in Changsha, PR China, in October 2020.
Information about Maglev2020 will be announced in the spring of 2019.

Die Konferenz-Website des International Maglev Board informiert Sie stets über die aktuellen Daten: »»»
<https://www.maglevboard.net/en/the-conferences>

Vielen Dank für Ihre Zeit und Interesse. Wir freuen uns darüber.

Mit freundlichem Gruß

Johannes Klühspies
President
The International Maglev Board

*The International Maglev Board is an international non-profit organization. It is made up of internationally known transport scientists, engineers and experts as well as members of citizens' movements.
The International Maglev Board is not beholden to any corporate interests and therefore does not endorse any particular manufacturer or industry group in any way, shape or form.*

Hier können Sie Ihre Newsletterdaten einsehen und verändern
(ca. 20 Sek. Verzögerung, bei stärkerer Nachfrage auf dem Server)
Copyright since 1997 © The International Maglev Board, all rights reserved.

DONNERSTAG,
22. FEBRUAR 2018

AN DER EMS

Der Mann, der den Transrapid herbrachte

Gerhard Hugenberg kam die Idee 1977 bei einem Abitreffen – Meppener hält heute Abend Vortrag in Lathen



Zu seinem 70. Geburtstag im Jahr 1998 hat Gerhard Hugenberg vom Teststreckenbetreiber IABG das Modell eines Streckenstücks samt Besucherzentrum geschenkt bekommen.

Foto: Maike Plaggenborg

Mehr als vierzig Jahre ist es her, dass Gerhard Hugenberg bei einem Abitreffen die Idee kam, den Transrapid nach Lathen zu holen. Bis zum Unglück 2006 hat er selbst auch an der Teststrecke gearbeitet.

Von Maike Plaggenborg

MEPPEN/LATHEN. Es ist das Jahr 1977, als Hugenberg sich mit seinen früheren Schulkollegen des Abiturjahrgangs von 1947 zum 30. Mal trifft. Damals treibt ihn bereits seit Jahren ein Gedanke um: Jugendarbeitslosigkeit. Da ist er bereits Direktor der Emsland GmbH, die – einst gegründet von der Bundesrepublik, dem Land, dem Altkreis Aschendorf-Hümmling, Meppen und Lingen, den Kreisen Grafschaft Bentheim, Bersenbrück, Leer, Cloppenburg und Vechta – nach dem Krieg das Sanierungs- und Entwicklungsprogramm „Emsland-Plan“ umsetzen soll. Davon berichtet er in seinem Text, den er zur Chronik anlässlich des 50-jährigen Bestehens der Samtgemeinde Lathen beisteuert. Hugenberg wittert, dass eine neue Erfindung hilfreich sein könnte. „Irgendetwas ist mit der Weltwirtschaft nicht in Ordnung“, schwante es dem Meppener. Er besinnt sich zurück auf sein landwirtschaftliches Studium, in dem er auch mit den Lehren des

russischen Konjunkturforschers Nikolai Dmitrijewitsch Kondratjew in Berührung kommt. Auf dieser Grundlage brauchte es eine Basisinnovation, berichtet Hugenberg.

Zurück zum Abitreff: Im Gespräch mit einem früheren Mitschüler erfährt er von den Entwicklungen rund um den Transrapid in Bayern, auch mit Blick auf eine mögliche Teststrecke. „In Bayern wollten sie die Versuchsanlage nicht haben“, erinnert sich der 89-Jährige, der sie aber gerne ins Emsland holen wollte. Der Mitschüler sagte ihm: „Du spinnst wohl. Die

kommen doch nicht ins Emsland.“ Hugenberg schreibt an das Bundesministerium für Forschung und Technologie, das damals Finanzier des Transrapids ist, erklärt er. „Wir melden uns“, hieß es da zunächst von dessen Seite. Nach einem Besuch dort und übermittelten Luftbildern des Emslandes kommt etwas Bewegung in die Sache. Es folgt ein Plan über die 31,5 Kilometer lange Teststrecke mit zwei unterschiedlich großen Wendeschleifen, die auf dem geraden Stück den Dortmund-Ems-Seitenkanal entlang führt. 1980 ist Baubeginn. „In dieser Aufbauphase

konnten viele Emsländer dort Arbeit finden“, schreibt Hugenberg. Auch Lathen habe die Strecke, der alle betroffenen rund 150 Grundeigentümer zugestimmt hatten, genutzt. „Die heutige Hermann-Kemper-Straße war ja damals ein Sandweg“, sagt Hugenberg. Heute ist das Gebiet drum herum erschlossen und ausgebaut. Viele Firmen sind dort ansässig.

Auch das Besucherzentrum war Hugenbergs Idee, wie er sagt. Er selbst habe die Gäste von Anfang an betreut, arbeitete als Zugbegleiter. „Das hat mir richtig Freude gemacht“, sagt er. Das alles hielt an bis zu dem Unglück im Jahr 2006, als der Transrapid auf einen vergessenen Werkstattwagen auf der Strecke fährt. 23 Menschen sterben, zehn werden teilweise schwer verletzt.

„Viele Dinge brauchen Zeit“, sagt Hugenberg heute über die Entwicklung des Teststreckenbetriebs in den Gemeinden Lathen und auch Dörpen. Ob er an den Transrapid glaubt? „Auf jeden Fall!“, sagt er und richtet seinen Blick thematisch nach Rottweil, wo Thyssen-Krupp die Magnetschwebetechnik seit Oktober in einem Fahrstuhl an einem 246 Meter hohen Testturm im baden-württembergischen Rottweil präsentiert – auch für Besucher.

Was Hugenberg noch zum Thema Emsland-Plan zu berichten hat, erzählt er heute Abend um 19 Uhr im Heimathaus (Haus der Begegnung), Kirchstraße 4, in Lathen.

EMS-ZEITUNG



Familienfest der Firma Kemper in Nortrup

Liebe Vereinsmitglieder,

ich habe um einen Besuchstermin beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, für unseren Verein gebeten.

Ich wurde gebeten, bis 9.11. bescheid zu geben.

Da der Verein nur 15 Mitglieder hat und nicht jeder teilnehmen kann, so habe ich gedacht, dass jeder auch Angehörige und Freunde mitbringen sollte.

Leider kann es nicht mehr bis zur Jahresversammlung warten.

Seht dies als Einladungskarte.

Bitte gebt mir rechtzeitig bescheid, damit ich planen kann, mit wie vielen Personen die Teilnahme erfolgen kann !

Mit freundlichen Grüßen
Oliver Lenhart

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

Betreff: AW: Besucherservice

Datum: 2018-10-30T10:29:07+0100

Von: "besucherdienst@bmwi.bund.de" <besucherdienst@bmwi.bund.de>

An: "Oliver Lenhart"

Sehr geehrter Herr Lenhart,

vielen Dank für Ihr Interesse an einem Besuch des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi).

Folgende Termine für einen Besuch im BMWi können wir Ihnen anbieten:

Dienstag, 04.12.2018 - 10:30 Uhr

Mittwoch, 05.12.2018 - 14:00 Uhr

Freitag, 07.12.2018 - 10:30 Uhr

Bitte teilen Sie uns bis zum 09.11.2018 mit, welchen der Terminvorschläge Sie wahrnehmen wollen. Beachten Sie bitte, daß bei einer späteren Rückmeldung nicht garantiert werden kann, daß die oben genannten Termine noch zur Verfügung stehen.

Wir möchten Sie außerdem noch darauf hinweisen, daß eine Mindestzahl von 15-20 Teilnehmer/innen (max. 50 Personen) für einen Besuch in unserem Haus erforderlich ist. Dies ist der Eingrenzung des Verwaltungsaufwandes und den weiteren terminlichen Angelegenheiten der Vortragenden geschuldet. Wir bitten Sie diesbezüglich um Ihr Verständnis.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Sabine Lesundak

Anrede: Herr
Name: Oliver Lenhart

Themenwunsch: Allgemeiner Vortrag zum BMWi

Teilnehmerzahl : 15

Hintergrund der Gruppe: Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnik

Terminwunsch: Ende November / Anfang Dezember

Mitteilung: Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr gerne würde ich mit dem gemeinnützigen Verein zur Förderung der Magnetschwebetechnik, das Wirtschaftsministerium besuchen wollen.

Im Verein befinden sich 15 Personen.

Mit Angehörigen wären wir mehre Personen.

Am 17. November 2018 findet die Jahresversammlung des Vereins statt.

Ich möchte an diesem Tag die Einladungen verteilen.

Anschließend kann ich die genaue Teilnehmerzahl für den Besuch im BMWi durchgeben.

Mit freundlichen Grüßen Oliver Lenhart

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

Schriftführer: Horst Severin * Am Mühlengrund 41 * 58553 Halver

☎+☎ 02353 10390 * e-Mail: horst.severin@t-online.de

<http://www.gfm-magnetbahn.org>

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



*Umweltbewußt in die Zukunft –
Wirtschaftlichkeit für Euro*

*Herrn Bürgermeister
Dr. Udo Haase
Hans Grade Allee 11
12529 Schönefeld*

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

Halver, den 18.03.2017

Betr: Überlegungen zu dem Zeitungsartikel im Tagesspiegel: Die Zeit, vom 17.09.2016 über den Vorschlag der Firma Bögl, eine Magnetbahn zum Hauptstadtflughafen Berlin zu bauen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Dr. Haase!

Mein Name ist Horst Severin und gehöre der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie (Transrapid) an. Wir sind eine Gruppe von Menschen, die zum großen Teil aus Kaufleuten und Ingenieuren, aber auch aus anderen Berufs- und Gesellschaftsschichten bestehen. Wir vertreten die Meinung, daß es verkehrt war, die Magnetschwebetechnologie nicht in unsere Verkehrsinfrastruktur zu integrieren. Auch stehen wir für ein besseres integriertes öffentliches Verkehrssystem ein, zum Beispiel vor allem im ländlichem Bereich, auch unter Einbeziehung mit Fahrräder zu Bussen, vom regionalem Schienen- zum Fernverkehr, zu Flughäfen, auch durch den Betrieb einer Magnetbahn. Unsere Argumente zu erläutern, die dafür sprechen, würde jetzt zu weit führen. Der Vorschlag der Firma Bögl. eine Magnetbahn als Verlängerung von der U-Bahn-Station Rudow zum Flughafen Berlin zu bauen, ist von daher wieder Wasser auf unsere Mühlen. Die Idee eines Projektes, das wir gerne unterstützen möchten. Auch möchten wir die, in dem Artikel erläuterten Bedenken, die von der besagten Bezirksverwaltung ausgesprochenen Bedenken: "Der Bau einer Magnetbahn sei zu teuer" ausräumen. Auch das Argument von zu hohen Schallemissionen durch persönliche Erfahrungen widerlegen. Zu dem Argument des zu hohem Energieverbrauches, sprechen die bei den Testfahrten mit dem Transrapid in Lathen ermittelten positiven Ergebnisse dagegen. Zu dem Argument, daß die Eingriffe in das Stadt und Landschaftsbild zu massiv sind, sollte man das Argument der besonderen Attraktivität, durch die Einführung von neuen Technologien für eine Weltstadt, wie sie Berlin durch deutsche Wiedervereinigung geworden ist, hervorheben. In diesem Sinne hoffen wir, daß dieses Mal die positiven Argumente, die für den Bau einer Magnetbahn sprechen, für die Verlängerung der U-Bahnlinie von Rudow zum Flughafen, zu den überragenden Argumenten werden, für die Umsetzung einer Magnetbahn zum Flughafen. Wir würden uns über eine Antwort von Ihnen freuen, wie Sie darüber denken. Auch inwieweit solche Überlegungen in Betracht gezogen werden sollen.

Mit freundlichem Gruß, auch im Namen der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie GFM e.V.

Horst Severin

Ulrich Tang
Vorstand Deutsche MagnetBahn
Initiative Aktiengesellschaft

Herrn Minister für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Hendrik Wüst MdL
Stadttor 1
40219 Düsseldorf

45141 Essen
Hallostr. 16
Tel. 0201 661001
Handy 01577 1115553
www.DMBahn.de
ulrich_tang@yahoo.com
18.10.2018

**Wirtschaftstag Nordrhein-Westfalen 2018 des Wirtschaftsrat der CDU
am 29. Oktober 2018 in der DZ Bank Düsseldorf**

Sehr geehrter Herr Minister Wüst,

als Generalsekretär der CDU hatten Sie am 07.12.2009 eine Diskussionsveranstaltung zum Thema "Deutschland nach der Wahl: Folgen für Nordrhein-Westfalen" beim Wirtschaftsrat in Essen geleitet, an der ich mit großem Interesse teilgenommen habe. Man könnte heute sicher das gleiche Thema aktuell wieder wählen.

Sie hatten mir damals freundlicher Weise, nachdem ich Ihnen die nochmals beigefügten Unterlagen geschickt habe, einen Gesprächstermin mit Ihnen in Düsseldorf eingeräumt. Ich hatte dabei eine Neuorientierung der Wirtschaftspolitik im Sinn. Leider hatten meine Anregungen keine Auswirkungen.

Sie sind jetzt Verkehrsminister von NRW, und ich möchte Sie auf eine bedeutende Technologie aufmerksam machen, die zwar bereits in den 30-iger Jahren patentiert wurde, aber bis heute ihre „bahnbrechende“ Aktualität noch lange nicht eingeübt hat. Ich konnte mich davon im September dieses Jahres in St. Petersburg auf der Maglev 2018, eine bedeutende internationale Konferenz zur Magnetbahntechnik, überzeugen. Dabei waren neben Vertretern aus Nord- und Südamerika, neben zahlreichen Russen auch eine besonders große Zahl aus China, Japan und Südkorea vertreten. Dort wird zielstrebig diese Technologie weiter entwickelt und konkrete Pläne für eine Realisierung erarbeitet. Einen Vertreter von der Bundesregierung oder vom Bundesverkehrsministerium habe ich jedoch dort nicht entdeckt.

In der Anlage sende ich Ihnen außerdem einen Vorschlag für eine Magnetbahn für Güter in Deutschland mit dem Namen **Eurorapid**. Neben der CO2- und NOX-Problematik dürfte sich sehr bald ein Verkehrsinfarkt auf den Autobahnen durch den rasant zunehmenden Güterverkehr bemerkbar machen. Neben Verkehrsverböten für Dieselfahrzeuge in vielen Großstädten dürfte sehr bald auch das Thema Feinstaub eine große Rolle spielen. Ich denke nur an den Abrieb von jährlich 40 Millionen Autoreifen und Bremsbelegen sowie die Abnutzung von Radsätzen der Bahn und ihrer Gleise. Ich habe auf vier Seiten die wesentlichen Probleme des Güterverkehrs und deren Lösung durch die Magnetbahn dargestellt.

Ich würde mich freuen, wenn ich mit Ihnen und/oder Mitarbeitern Ihres Hauses über eine Magnetbahn für Güter in Deutschland sprechen könnte.

Mit freundlichen Grüßen

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

Betreff: Ihre Anfrage ist eingegangen: Zur Ihrer Dokumentation des Transrapid in Shanghai.

Datum: 2018-04-07T13:09:48+0200

Von: "n-tv Support" <support@n-tv.zendesk.com>

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



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

Betreff: Zur Ihrer Dokumentation des Transrapid in Shanghai.

Datum: 2018-04-07T13:07:59+0200

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

An: "support@n-tv.de" <support@n-tv.de>

Redaktion von der Sendung Dokumentation in NTV

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mein Name ist Horst Severin. Mit großer Freude, habe ich gestern Nacht am Freitag dem sechsten April die positive Dokumentation über den Transrapid in Shanghai gesehen. Auf der anderen Seite auch mit einer großen Wehmut, daß man die Strecke zwischen Hamburg Berlin, oder das in München geplante Transrapidprojekt zwischen dem Hauptbahnhof und dem Flughafen in München nicht realisiert haben. Es gibt in Norddeutschland die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebbahn, der ich angehöre. Darüber hinaus ein Portal, das sich International Maglev Board nennt, die in bestimmten Abständen die internationale Maglev-Konferenz durchführt, diese hat 2016 parallel zur internationalen Eisenbahnmesse Innotrans auf dem Messegelände in Berlin am Funkturm stattgefunden, im September 2016. Es hat sich gezeigt, daß in aller Welt Magnetbahnen entwickelt werden, angefangen von Brasilien, über die Vereinigten Staaten, über Japan, Südkorea, bis nach Rußland. Sagt uns das nicht, wie wichtig die Entwicklung von Magnetschwebetechnologie zur Lösung von Verkehrsprobleme ist.

Zu Ihrer Sendung möchte ich noch etwas korrigieren: es mag sein, daß auch wie in ihrem Beitrag, in England jemand Magnetschwebetechnologie entwickelt hat. Der Urheber, der diesen Gedanken zuerst hatte, ist der 1892 geborene Hermann Kemper in Nortrup, der in den 1930er Jahren schon vom Reichspatentamt, Patente zum Tragen und Führen einer Magnetschwebbahn zugesprochen bekommen hat. Seine Vorstellung einer Magnetbahn ging soweit, sie in Vakuum-Röhren mit mehr als 1000 km pro Stunde schweben zu lassen, was dem neuen Gedankengut von Hyperloop entspricht.

Auch hat die Entwicklung von daher mit der französischen Entwicklung einer Luftkissenbahn, wie Sie es in dem Beitrag gezeigt haben, nichts zu tun, obwohl auch diese Realisierung fortschrittlich gewesen wäre. Vielleicht hätten Sie in ihrem Beitrag die Frage aufwerfen sollen, warum man diese Magnetschwebetechnologie nicht in Deutschland realisiert hat, von den positiven Aussagen der Dame, die Ihren Beitrag in Shanghai kommentiert hat. Es beseht die Gefahr, daß von diesem Hintergrund, die zur Lösung von Verkehrsproblemen beiträgt, unser Land am weltweitem technologischem Niveau verliert. Darüber sollten Sie einmal eine Dokumentation ausarbeiten und senden. Wie Sie sehen gibt es in Deutschland Menschen, die sich über unseren Hochtechnologiestandort, auch über die negativen Auswirkungen auf unseren Industriestandort Gedanken machen. Möchte es erst einmal dabei belassen, in der Hoffnung, daß man in Deutschland diesbezüglich umdenkt. Wenn Sie uns dabei helfen, wäre das für unser Land vom Vorteil.

Mit freundlichem Gruß
Horst Severin

Sehr geehrter Herr Vogel Sehr geehrter Herr Lindner,

Vor dem Hintergrund Ihres zu Ende gegangenen Parteitages, wie in Fernsehen berichtet wurde, haben Sie das Motto Innovationen gewählt. Das war wiederum für mich eine Erinnerung an jener Steilvorlage für Sie, sich über Induktive Stromübertragung in Lathen im Forschungszentrum Intis direkt über den Stand der technischen Entwicklung zu informieren. Als letztes Mal beim Liberalen-Stammtisch in Halver Frau Freimut da war und ich Sie darauf angesprochen habe, sagte Sie mir: „Es gäbe andere Technologien“ und meinte bestimmt das autonome Fahren. Diese Technologie erscheint uns als Magnetschwebefans nicht die richtige Lösung zu sein.

Noch stehen die Türen für Magnetschwebetechnologien auch in Deutschland offen, da eine Firma die Maschinen von Thyssen Krupp besitzt und noch Ersatzteile für Shanghai nach China liefert und sofort die Komponente die für den Bau in Deutschland notwendigen Teile fertigen kann. Man hört immer von der Bundesregierung den Satz, von der gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur, das aber im Großen und Ganzen nicht stimmt. Auch haben wir ja jetzt die Hochgeschwindigkeitstrasse für den ICE von München über Nürnberg Erfurt bis nach Berlin.

Die Vorteile der Magnetbahn wären dem gegenüber geringerer Verschleiß, geringeren Energieverbrauch, geringeren Verlust an Bodenfläche, wegen der besseren Anpassung des Fahrweges an der Topographie. Insgesamt geringere Betriebskosten. Wir sind überzeugt, auch von dem Hintergrund das sich der Flugverkehr bis zum Jahr 2020 verdoppeln wird, daß durch die Einstellung, des Kurzstreckenverkehr eine Entlastung des Flugverkehrs bewerkstelligt werden kann, und damit auch eine Entlastung des Ausstoßes von Kohlendioxid. Durch eine Verringerung oder Aussetzung der Kurzstreckenflüge würde wiederum eine Zunahme des Verkehrs privat oder auch auf dem öffentlichem Sektor statt finden und diese zusätzliche Verkehrsbelastung, kann nur die Magnetbahn bewältigen. Sie sind als FDP vor der Bundestagswahlen mit dem Slogan von neuen Akzenten in der Politik in den Wahlkampf gegangen.

Ich möchte Sie bitten, über unsere Argumente nach zu denken. Die Technologien der Zukunft sind für unsere Mobilität die Magnetschwebetechnologie, der Brennstoffzellenantrieb die mit der Hilfe von Wasserstoff Strom für für den Antrieb für Elektroautos erzeugen. Alternativ zum Laden mit Stecker und Kabeln bietet sich die induktive Stromübertragung in der Elektromobilität an, weil diese Methode eindeutig effizienter ist, gegen über dem Laden mit Stecker und Kabeln.

Zukünftig kann der Strom mit supraleitenden Kabeln ohne Verluste durch entstehende Wärme transportiert werden, da sie mit 200 Grad gekühltem Stickstoff das Kabel von innen kühlen. Mit diesen Technologien, wenn Sie unsere Argumente prüfen und Sie sich entschließen, könnten diese Technologien zu unterstützen, sind Sie, was Innovationen betrifft, auf der richtigen Seite. Wäre sofort für mich ein Argument, in Ihrer Partei Mitglied zu werden, zumal mir die Leute vom liberalen Stammtisch in Halver sympathisch sind und viele Ansichten die sie dort vertreten auch meine sind.

Gerade jetzt, wo ein Herr Trump das Iran Abkommen kündigt und deutsche Firmen unter Druck setzt mit Sanktionen für die mit den Iran Geschäfte tätigen, ist dies eine Erpressung. Gerade von diesem Hintergrund sollte man über die Realisierung und Umsetzung solcher neuen Technologien nachdenken, um Verluste in der Produktion aus zu gleichen In diesem Sinne wünsche ich Ihrer Regierungsarbeit in Nordrhein - Westfalen und für Ihre Parteiarbeit für unser Land in Berlin viel Erfolg.

Mit freundlichem Gruß
Horst Severin.

Transrapid ist erstmals Zuschauer magnet in Nortrup

Von Anita Lennartz



Das Partygelände aus der Luft, die Fahrt mit der Gondel macht es möglich. Foto: Anita Lennartz



Nortrup. Gut 2.000 Anmeldungen gab es für das Familienfest der Firma Kemper am Samstag anlässlich des 130jährigen Bestehens. Und wie es sich für eine gute Geburtstagsfeier gehört, gab es reichlich zu essen und zu trinken und ein buntes Unterhaltungsprogramm.

Mit einem Einlaßbändchen wiesen sich die geladenen Gäste aus und passierten den Eingang. Auf dem Firmengelände erwartete die Mitarbeiter und deren Angehörigen unter anderem viele Spielmöglichkeiten für die Kinder: Hüpfburg, Bullriding, Hau den Lukas oder Torwandschießen boten kurzweiligen Zeitvertreib und lockten hier und da auch Erwachsene.

Stühle aus Transrapid-Sitzen

Großes Interesse zeigten die Anwesenden an der Besichtigung des Transrapids, wobei unter anderem zu erkennen war, daß Reisen mit der Magnetschwebbahn durchaus komfortabel gewesen wäre. Ein Blick in die Konferenzräume zeigte, daß diese im gleichen Stil wie das Original eingerichtet wurden, sich beispielsweise die blaue Farbe der Sitze im Mobiliar wiederholt.

Die Stühle wurden aus den Sitzen des Transrapids gearbeitet, erfuhren die interessierten Gäste. Mitarbeiter der Firma Kemper standen für Fragen bereit und erläuterten die künftige Nutzung des Transrapids.

Transrapid TR09 vor der Verschrottung bewahrt – die zweite Existenz in Nortrup



Nach der Überführung: Aufbau der Sektion E2 des Transrapid TR09 am Ort von Hermann Kemper, Erfinder der Magnetschwebetechnologie und Vordenker der Hyperloop-Vision (Fotos: Dittmer)

Am späten Abend des 13.09.2017 fuhr der Transrapid TR09 ein letztes Mal – mit 80km/h von Lathen nach Lingen auf der Autobahn A31 auf einem Schwertransporter-Konvoi. Danach ging es deutlich langsamer über Landstraßen weiter, wo bei Unterführungen und innerörtlichen Kreisverkehren Millimeterarbeit angesagt war. Am frühen Morgen traf er auf dem Gelände der Fleischwarenfabrik Kemper in Nortrup ein [1]. Die Geschäftsführer des Unternehmens, Dr. Andreas Kühnl (Enkel) und Dr. Wolfgang Kühnl (Urenkel) sind Nachfahren des Erfinders der Magnetschwebetechnik, Hermann Kemper junior, und hatten das Fahrzeug im November vergangenen Jahres vom Bund u.a, gegen das Gebot eines Restverwerters ersteigert und somit vor der Verschrottung bewahrt.



Der TR09 wird in Lathen vom Fahrweg gehoben und auf dem Gelände der TVE zwischengeparkt. Im Vordergrund: ein Elektrofahrzeug, welches drahtlos mit Strom versorgt werden soll

Der Überführung des TR09 wohnten seinerzeit Horst Severin, Kees van Welsenis und Wouter van Gessel sowie der Autor bei. Sie konnten während der Abfahrt des Schwertransports aus Lathen in TV-Interviews bei der aktuellen politischen Wetterlage ihre Sicht der Dinge zu diesem Vorgang schildern und ihn bedauern. Kees van Welsenis wies aber auf das Interesse in den Niederlanden an der Transrapid-Technologie hin, das nach wie vor bestünde.



Die letzte Fahrt des Transrapid TR09: mit 80 km/h zur "Endstation Nortrup"

Der Transrapid TR09 wurde im Rahmen des vom Bund geförderten Transrapid-Weiterentwicklungsprogramm (WEP) als Premium-Produkt für schnelle Punkt-zu-Punkt-Verbindungen gebaut. Der TR09 sollte bei der Anbindung des Münchner Flughafens zur Anwendung kommen. Das Projekt wurde jedoch aus politischen Gründen gestoppt.

Die vergangenen Jahre setzte sich GFM-Mitglied Robert Gellekum dafür ein, der Transrapid-Technologie in Lathen wenigstens ein würdiges Denkmal zu verschaffen. Auch der VDEI, in dem zwei unserer Mitglieder vertreten sind, hatte sich für den Einsatz der Technologie stark gemacht. Der Arbeitskreis Verkehrspolitik des VDEI (ehemals AK Magnetschwebebahn) unter Vorsitz von Dr. Bernd Neumann bedauerte damals diese kurzsichtige Entscheidung. Deren Folgen zeigen sich bereits an den zu erwartenden hohen Baukosten für die Tunnel der geplanten S-Bahn-Erweiterung als Alternativlösung.

Die Abwanderung des Fahrzeugs nach Nortrup wurde im vergangenen Jahr von der Samtgemeinde Lathen mit Bedauern aufgenommen. Insgesamt zeigte sich, daß die Nachfahren des Erfinders ihre Absicht umsetzen, dieses Erbe hochzuhalten und die historische Leistung von Hermann Kemper – der bereits in den 1930er Jahren auch ein Vordenker der Hyperloop-Vision war – zukünftig in einem Museum würdigen.

Immerhin gab es ein knappes Jahr später, am 08.09.2018, die Möglichkeit, das Fahrzeug in seinem derzeitigen Einrichtungszustand den geladenen Gästen im Rahmen Ihres [Familienfestes](#) [2] zum 130-jährigen Firmen-Jubiläum zu präsentieren. Diese konnten sowohl die für die interne Nutzung fertig gestellten Besprechungsräume in den ehemaligen Fahrzeug-Sektionen E1 und M besichtigen als auch die noch im Originalzustand befindliche End-Sektion 2 (E2). Letztere soll zukünftig das Museum beinhalten, deren Umbau sich als planerisch anspruchsvoll erwies.

Obwohl der Transrapid TR09 an seiner „Endstation Nortrup“ angekommen ist, werden mehrere Technologien, die zu seiner Entwicklung geführt haben, für andere Anwendungen weiterentwickelt. So fährt die Magnetschnellbahn bei ThyssenKrupp zukünftig vertikal – in Form einer im [Testturm](#) [3] in Rottweil zu erprobenden neuen Generation von Aufzügen mit Linearmotor-Antrieb, der ohne Seilzüge auskommt. Auch die für den TR09 entwickelte berührungsfreie Stromeinspeisung und die abschnittsweise Weiterschaltung der Antriebsenergie wird bei der Firma intis an der Transrapid-Versuchsstrecke für die Elektromobilität verfügbar gemacht. Hierüber hatten im Frühjahr 2016 GFM-Mitglieder Gelegenheit, sich vor Ort ein Bild zu machen, von denen einige zu der von Horst Severin organisierten Besichtigungstour im [Elektroauto](#) [4] an- bzw. abgereist waren.

Anhand dieser Spin-Off-Effekte zeigt sich der industriepolitische Nutzen der Magnetschwebebahn, der jedoch mit einer deutschen Transrapid-Anwendungsstrecke ungleich höher gewesen wäre.

Michael Dittmer

© 2017/2018 GFM-eV

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://www.noz.de/lokales/samtgemeinde-artland/artikel/951681/spektakulaer-transrapid-erreicht-nortrup>

[2] <http://www.noz.de/lokales/samtgemeinde-artland/artikel/1520765/transrapid-ist-erstmal-zuschauer-magnet-in-nortrup>

[3] <http://www.schwarzwaelder-bote.de/inhalt.rottweil-test-turm-leerfahrt-mit-wow-effekten.85b30191-2a7f-4aa5-875f-8311db36a930.html>

[4] <http://www.noz.de/lokales/lathen/artikel/731563/acht-stunden-fahrt-mit-dem-e-auto-zur-intis-nach-lathen>

Die natürlichen Schranken der Energiewende

Sonne und Wind stellen keine Rechnung, könnten die herkömmlichen Stromlieferanten aber nicht ersetzen

CHRISTOPH KELLER

JUNGE FREIHEIT
Nr. 35/18 | 24. August 2018

In der Legislaturperiode von 2013 bis 2017 war Annalena Baerbock klimapolitische Sprecherin der Grünen-Fraktion im Bundestag. Diese vier Jahre nutzte die Politologin jedoch nicht dazu, sich in die ihr wesensfremde naturwissenschaftliche Materie einzuarbeiten. Im Januar 2018, kurz vor ihrer Wahl zur Co-Vorsitzenden der Grünen, wartete die Wahl-Potsdamerin im Deutschlandfunk mit der revolutionären physikalischen Erkenntnis auf, wonach die wichtigste Weiche zum Erfolg der Energiewende bereits gestellt sei: Das kardinale Stromspeicherproblem, für das es nicht einmal ansatzweise eine diskussionswürdige Lösung gibt, erklärte Baerbock nämlich kurzerhand für gegenstandslos. Denn: „Das Netz fungiert als Speicher. Und das ist alles ausgerechnet.“

Zu geringe Leistungsdichte bei erneuerbaren Energien

Horst-Joachim Lüdecke, bis 2008 Professor für Informatik, Operations Research und Physik an der Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlands, heute im Unruhestand ein scharfer Kritiker des von der Bundesregierung betriebenen Ausstiegs aus Kohle und Kernkraft (JF 29/18), dürfte wohl auch an Baerbock sowie an ähnlich unbedarfte Politiker gedacht haben, als er seinen didaktisch mustergültig strukturierten, auch physikalisch-mathematischen Klippschülern verständlichen Aufsatz über „Die naturgesetzlichen Schranken der Energiewende“ schrieb (*Naturwissenschaftliche Rundschau*, 6/18).

Die Zauberworte, die Lüdecke als Verständnisschlüssel dienen, heißen Leistungs- und Energiedichte. Gleich sein erstes plastisches Beispiel vermittelt überzeugend, was darunter zu verstehen ist. Wäre der russische Eisbrecher „Arktika“, der zwei kleine Kernreakto-

ren besitzt, die Energie für zwei Generatoren mit einer Gesamtleistung von 55,2 Megawatt liefern, auf Photovoltaik statt auf Uran angewiesen, gliche er einem gigantischen Flugzeugträger: Für eine vergleichbare Leistung Sonnenstrom wären 5,5 Quadratkilometer Deckfläche mit Solarzellen nötig. Entschiede man sich dafür, den Eisbrecher mit Windkraft fahren zu lassen, wäre ein Ungetüm zu konstruieren, das 42 Turbinen des modernsten Typs Enercon E 126 (198 Meter hoch und mit jeweils 1,3 Megawatt Leistung) zu tragen hätte.

Die Frage, warum die erneuerbaren Energien Sonne und Wind einen derart extremen Aufwand erfordern würden, um die „Arktika“ fortzubewegen, beantwortet sich aus einer simplen Gleichung. Je höher die Energiedichte eines Elements ist, desto weniger Wirkfläche ist für die Leistung nötig. Bei Uran und Kohle mit einer Leistungsdichte von 300.000 beziehungsweise 250.000 Watt pro Quadratmeter entfaltet sich die Energie daher auf der Hüllrohrfläche des Reaktors und der Brennkesselwand mit ihren eher bescheidenen Abmessungen.

Demgegenüber stürzt die Leistungsdichte von Wind und Sonne regelrecht ab, auf kümmerliche 45 bis 200 Watt bei Turbinen und sogar auf zehn Watt pro Quadratmeter bei Solarzellen. Die Elemente Wind und Sonne haben „naturgesetzlich bedingt“ nur minimale Leistungsdichten. Dementsprechend müssen die Photovoltaik-Flächen beim Solarantrieb und die von den Turbinenflügeln überstrichenen Flächen beim Windradantrieb extrem groß sein. Trotzdem könne eine Windturbine, obwohl mit Spitzentechnologie hochgerüstet, dieses natürliche Handicap geringer Leistungsdichte niemals überwinden. Sie sei daher nichts anderes als ein Rückfall in mittelalterliche Methoden, mit Wind Mühlen oder Schiffe anzutreiben.

Aber sowenig wie sich eine Pferdekutische mit heutiger Computersteuerung in ein leistungsstarkes Motorfahrzeug verwandle, so sehr sei die beste Technik

machtlos gegen die geringe Leistungsdichte von Wind und Sonne. Daraus leitet Lüdecke die Faustformel für die deutsche Energiepolitik ab, die sie nur bei Strafe ihres Scheiterns ignorieren darf: „Je kleiner die Leistungsdichte einer zur Stromerzeugung genutzten Energieform ist, desto größer müssen die Wirkflächen für die betreffende Methode sein, und desto aufwendiger und kostspieliger ist die Methode.“

Mit Energiemais den Stromverbrauch sichern?

Prinzipiell ließe sich die erstaunlich geringe Leistungsausbeute der „Erneuerbaren“, die für Sonne, Wind und Mais mit dem Faktor 1,6 bis 3,9 (Gas 28, Kohle 30, Kernkraft 75) weit unter der von der OECD berechneten wirtschaftlichen Schwelle für Energieeffizienz (Faktor 7) liegt, zwar erheblich steigern. Aber nur, wenn der Flächenverbrauch ohne Rücksicht auf Natur und Mensch ausgedehnt würde. So könnte etwa Energiemais den Inlandsstromverbrauch Deutschlands sichern: vorausgesetzt, es stünde mit 310.000 Quadratkilometern fast das gesamte Bundesgebiet als Anbaufläche zur Verfügung.

Für eine Stromvollversorgung mit Windrädern wäre hingegen nur die Fläche Bayerns zu opfern. Was aber nach einer Studie des Umweltbundesamts zumindest nach geltenden Abstandsregelungen für Windturbinen unmöglich ist. Blicke der Gesetzgeber beim Abstand zur nächsten Wohnsiedlung beim Zehnfachen der Gesamthöhe der Windturbine, wären nur noch maximal 0,4 Prozent Fläche für den weiteren Ausbau nutzbar. Der Ausbauplan der Bundesregierung im „Klimaschutzplan 2050“ erscheine daher schon heute als „unrealistisch“.

Schließlich seien die weiteren enormen gesellschaftlichen Kosten einer theoretisch immerhin denkbaren, zwecks Kompensation der miesen Energieeffizienz der Erneuerbaren notwendigen exzessiven Politik des Flächenfraßes

$$E = mc^2 = \frac{mc^2}{\sqrt{1 - \frac{v^2}{c^2}}}$$

VON MEISTERHAND: Aus Einsteins Manuskript stammt die Formel links. Sie lässt sich zu der bekannteren Version $E = mc^2$ vereinfachen (Energie ist Masse mal Lichtgeschwindigkeit im Quadrat). Die Wurzel unter dem Bruchstrich nähert sich dem Wert 1, wenn die Geschwindigkeit v klein gegenüber c ist

in Rechnung zu stellen. Heute bereits zahle der deutsche Verbraucher den höchsten Strompreis in Europa, koste das Erneuerbare-Energien-Gesetz Industrie und private Stromkunden 30 Milliarden Euro pro Jahr, die damit bei freien Marktverhältnissen gar nicht konkurrenzfähige Energieformen mitsamt der für den wetterabhängigen „Wackelstrom“ unverzichtbaren konventionellen Ersatzkraftwerke subventionieren.

Zugleich schreite die Umwelt- und Heimatzerstörung voran, töten Windräder jährlich Hunderttausende Vögel und Fledermäuse, peinigen Anrainer gesundheitlich mit Infraschall, der sich nachweislich negativ auf die menschliche Hirnaktivität auswirke und dessen noch unerforschte weitergehende physiologische Belastungen Schlimmes befürchten ließen.

Ständig unterbrochen von Pöbeleien aus der Politologen-Fraktion, hat der AfD-Abgeordnete Marc Bernhard unlängst im Bundestag vorgerechnet, daß die Betonmassen für aktuell 28.000 Windturbinen das Äquivalent für 6.860 Kilometer Autobahn sind. Ihr Symboltier, den „Käfer Karl“, dessen Schutz vor Lebensraumverlust durch Straßenbau sie in den 1980ern poetisch beschwor, verrate die einst als Natur- und Artenschützer angetretene Öko-Partei mit ihrem Energiewende-Fanatismus also gegenwärtig gleich millionenfach.

Letztlich vertraut auch Horst-Joachim Lüdecke nicht grüner Lernfähigkeit. Sondern der rapide schwindenden Akzeptanz, die sich für ihn in den tausend Bürgerinitiativen gegen Windkraft spiegelt. Nicht allein die naturgesetzlichen Schranken, auch der sich versteifende gesellschaftliche Widerstand nährt seine Hoffnung auf ein Ende des Wahns.

► www.naturwissenschaftliche-rundschau.de
 „Der Klimaschutzplan 2050 – Die deutsche Klimaschutzlangfriststrategie“ des Bundes:
 ► bmu.de/themen/klima-energie/klimaschutz/nationale-klimapolitik/klimaschutzplan-2050/

VDI nachrichten · 31. August 2018 · Nr. 35

VERKEHR 13

Renaissance der Magnetschwebebahn

BAHN: Ähnlich wie der Transrapid, aber doch irgendwie ganz anders – die neue Schwebebahn für den Personennahverkehr.

VON CHR. SCHULZKI-HADDOUTI

Nachdem 2008 die geplante Magnetbahnstrecke zum Münchner Flughafen nicht umgesetzt wurde, schien das Aus für die Schwebetechnik in Deutschland beschlossene Sache zu sein. Doch nun ist die Magnetschwebebahn zurück: In der Oberpfalz hat die Firmengruppe Max Bögl eine werkseigene 820 m lange Teststrecke am Firmensitz Sengenthal in Betrieb genommen – und die autonom fahrende Bahn hat bereits in über 100.000 Fahrten mehr als 65.000 km absolviert.

Eine Sektion des TSB – Transport System Bögl – fasst 127 Passagiere, weitere Sektionen können nach Bedarf angekoppelt werden. Das System kann somit bis zu 30.000 Personen pro Fahrtrichtung und Stunde in kurzen Zugfolgen von rund 40 s transportieren.

Nach dem Ende der Versuchsstrecke im Emsland entwickelte das oberpfälzische Bauunternehmen die Technik mit eigenen Mitteln weiter. Dabei verzichtete es auf das Ziel, lange Strecken mit Hochgeschwindigkeit zurücklegen zu können und konzentrierte sich auf den Einsatz im Personennahverkehr mit Distanzen zwischen einem und 30 km und einer Geschwindigkeit von bis zu 150 km/h.

35 Mio. € investierte das Bauunternehmen in die Weiterentwicklung, weil es einen globalen Trend zur Urbanisierung und damit einen steigenden Bedarf an innerstädtischer Mobilität erkannte. Für das Unternehmen, das rund 6.500 Mitarbeiter beschäftigt und im vergangenen Jahr einen Umsatz von über 1,7 Mrd. € erwirtschaftete, war die Entwicklung des neuen Geschäftsfeldes eine Herausforderung. Vorstandschef Stefan Bögl ist von der Sache überzeugt: „Das Potenzial für die Technologie ist groß.“ Er glaubt, dass er mit seinem „Transport System Bögl“ (TSB) einen Milliardenmarkt erschließen kann – und das zu konkurrenzfähigen Kosten im Vergleich zu den heute eingesetzten Nahverkehrsmitteln wie U-Bahn, Straßen- oder S-Bahn.

Das TSB „hat mit dem Transrapid nichts gemeinsam, außer dass unser System

grundsätzlich die Technologie des Magnetschwebens nutzt, wobei wir mit dem Kurzstatoren-Linearmotor einen anderen Ansatz gewählt haben“, betont ein Unternehmenssprecher.

Bei berührungsfreien Antrieben ist der Linearmotor die erste Wahl. Dabei werden die Magnetfelder des Läufers und die des Stators immer so gepolt bzw. kombiniert, dass der Läufer ein Stück nach vorne gezogen und vom Magnetfeld hinter sich abgestoßen wird. Hat dieser die Position erreicht, zu der er gezogen wurde, wird umgepolt und der Läufer wird von dieser Position nun weggedrückt und zur nächsten Magnetpole bzw. zum Permanentmagneten gezogen. Beim Kurzstator im TSB ist der Antrieb im oder am Fahrzeug verbaut, beim Langstator des Transrapid im Fahrweg.

Auf der Teststrecke in der Oberpfalz soll in den nächsten Monaten die Systemzulassung mit dem Eisenbahnbundesamt abgeschlossen werden. Parallel wird im Auftrag des chinesischen Kunden und Partners Xinzhu eine 3,5 km lange Teststrecke in Chengdu (China) gebaut. Langfristig sind in der Volksrepublik mehr als 5.000 km Stadtschienenbahnen geplant. Xinzhu übernimmt die Vermarktung und Produktion des Systems FFB in China, Max Bögl ist der Lizenzgeber.

Das Unternehmen ist ein alter Hase im Magnetbahngeschäft, denn es war als Partner im Konsortium mit Siemens und Thyssen für den Bau des Fahrweges beim Transrapid im Emsland sowie der Transrapidstrecke in Schanghai dabei. Dort verkehrt der Zug seit 2003 zwischen dem Stadtgebiet und dem Flughafen und erreicht auf der 30 km langen Strecke Geschwindigkeiten von bis 430 km/h.

Max Bögl konzentrierte sich bei der Weiterentwicklung darauf, die Infrastrukturkosten, auf die rund 70 % der gesamten Investitionskosten entfielen, zu optimieren: Zum einen setzte es die Betriebsanforderungen herunter, indem es die maximale Geschwindigkeit auf 150 km/h reduzierte. Zum anderen fertigt die Firma die zwölf Meter langen Fahrwegsegmente kostensparend aus Betonfertigteilen in Serienfertigung und liefert die Bauteile „just in time“ zur Baustelle. Dadurch können sehr kurze Bauzeiten realisiert werden. pek



Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 150 km/h spart Infrastrukturkosten

Landkreis prüft Magnetschwebebahn

M Merkur.de

Sonntag 28. 10. 2018  von Andreas Sachse ▾

Das Landratsamt lässt nun auch den Einsatz einer Magnetschwebebahn im Landkreis München prüfen. Wie die Seilbahn zählt die Magnetschwebebahn damit offiziell zur Sammlung möglicher Verkehrsmittel zur Entlastung des öffentlichen Nahverkehrs.

Landkreis – Auch mal quer zu denken und dabei keine Vision auszulassen, hatte Landrat Christoph Göbel (CSU) einmal gesagt. Die Fraktionen im Kreis-Mobilitätsausschuss hielten sich an seine Empfehlung. Die von den Freien Wählern (FW) im Verlauf der Debatte über Perspektiven im öffentlichen Nahverkehr im Frühsommer ins Spiel gebrachte Magnetschwebebahn könnte zur Verlängerung von U- und S-Bahn dienen, zur Anbindung von Flughafen und Messegelände oder zur tangentialen Erschließung bisher unterversorgter Regionen zwischen zwei S-Bahnästen.

Ohne das Transrapid-Debakel Edmund Stoibers (CSU) wäre die innovative Technologie nach Ansicht der Freien Wähler längst für den öffentlichen Nahverkehr erschlossen worden. In nur zehn Minuten hatte der damalige Ministerpräsident die Landeshauptstadt und den Flughafen mit einer Geschwindigkeit von bis zu 350 Stundenkilometern verbinden wollen. Vor zehn Jahren scheiterte das Projekt an den stetig steigenden Kosten von zuletzt 1,87 Milliarden Euro, am Widerstand der Nord-Gemeinden und aufgrund von Anwohnerbeschwerden.

„Stoibers Transrapid hat nichts mit unserem Vorschlag zu tun“, versichert Kreisrat Otto Bußjäger (FW): Auf Strecken von fünf bis 30 Kilometern soll der Zug maximal 150 Stundenkilometer erreichen. Der stellvertretende Landrat verweist auf einen bayerischen Unternehmer, der das Konzept der Magnetschwebebahn seit Jahren fortentwickelt: „Umweltfreundlich, geräuscharm und im Vergleich schienengebundener Nahverkehrsmittel preisgünstig.“ Während ein Kilometer U-Bahn bis zu 250 Millionen Euro verschlingt, rechnet der in der Oberpfalz ansässige Unternehmer für einen Magnetschwebebahn-Kilometer mit 50 Millionen Euro.

Ein bereits fertiggestellter Prototyp besteht aus mindestens zwei Zugteilen, ist damit 24 Meter lang und bietet 250 Passagieren Platz. Getreu der zukunftsweisenden Technologie fährt die Magnetschwebebahn autonom, also ohne Fahrer.

Die Möglichkeit einer Magnetschwebebahn soll nun in das Mobilitätskonzept des Landkreises einfließen. So haben es die Kreisausschussmitglieder beschlossen. Ein solcher Einsatz sowie die Ergebnisse aus den Untersuchungen des Landkreises sollen dann außerdem dem MVV als Anregung übermittelt werden.

Sonntag, 28. Oktober 2018 10:30:19 - ÖPNV: Landkreis prüft Magnetschwebebahn | Höhenkirchen-Siegertsbrunn - Internet

MarktSpiegel 2.10.2018

Bianka Turinsky für Zukunftstechnologien



Unsere Landtagskandidatin für Nürnberg Ost, Bianka Turinsky, zur Möglichkeit einer Versuchsstrecke für den Transrapid

Die Kommunen brauchen neue Konzepte für den Nahverkehr und übersehen dabei, was in unserer Gegend möglich wäre. So hat die Firma Max Bögl aus Neumarkt den vielfach totgesagten Transrapid in Eigenregie weiterentwickelt und ein

fertiges Transportmittel realisiert. Der Fokus liegt dabei aber nicht mehr auf dem Fern-, sondern auf dem öffentlichen Nahverkehr. Für die örtliche Politik scheint das aber nicht interessant genug zu sein: Anstatt zum Beispiel über eine Verbindung von Wendelstein nach Nürnberg oder auf der aufgelassenen Bahnstrecke nach Großhabersdorf nachzudenken, wird der Nahverkehrstransrapid wohl nach China gehen. Dort interessiert man sich brennend für die Technik. Hier geht es nicht nur um den modernen öffentlichen Personennahverkehr, sondern auch perspektivisch um Arbeitsplätze vor Ort. Die Franken wünschen sich eine größere Offenheit. (Bildnachweis Firmengruppe Max Bögl)

Dienstag, 9. Oktober 2018 09:46:50 - Bianka Turinsky für Zukunftstechnologien - Lauf - marktspiegel.de - Internet Exp

E-Mail: jkotzbauer@max-boegl.de
Internet: www.max-boegl.de

EHUG-Pflichtangaben: www.max-boegl.de/infolyer.pdf

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: horst.severin@t-online.de <horst.severin@t-online.de>
Gesendet: Mittwoch, 19. Dezember 2018 12:10
An: Kotzbauer, Jürgen <JKotzbauer@Max-Boegl.de>
Betreff: Mein Aufsatz für das Jahresseft und Ergänzungen

Sehr geehrter Herr Kotzbauer

Hier mein Aufsatz zu Ihrem Transportsystem mit ergänzenden Überlegungen. Ich hoffe dass dies so ok ist.

Wie schon geschrieben, wenn Sie möchten sind von Ihrer Seite gerne dazu Erläuterungen gesehen. In diesem Sinne noch einmal schöne gesegnete Weihnachten und ein gutes neues Erfolgreiches neues Jahr 2019 Viele Grüße Horst Severin.

Hinweise zur Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten:

Verantwortlich für die Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten im Rahmen des vorliegenden Kontakts ist die Max Bögl Stiftung & Co. KG. Weitere Informationen zur Verarbeitung Ihrer Daten, insbesondere zu den Ihnen zustehenden Rechten, können Sie unserer Homepage unter <https://www.max-boegl.de/transparenz> entnehmen oder auf jedem anderen Wege unter den o.g. Kontaktdaten bei uns erfragen.

Firmengruppe Max Bögl
Postfach 1120
92301 Neumarkt i. d. OPf.

Tel.: +49 9181 909-10712
Fax: +49 89 9454 87-10712

Neue Magnet-Schwebebahn für den Nahverkehr

KIEL/SENGETHAL, 20.08.2018 – Das Bauunternehmen Max Bögl erweitert seinen Geschäftsbereich. Schon in Kürze wird es ein selbst entwickeltes Personen-Transportsystem für den Nahverkehr auf den Markt bringen. Absatzchancen sieht das Unternehmen derzeit vorrangig im asiatischen Raum, und dort insbesondere in China.

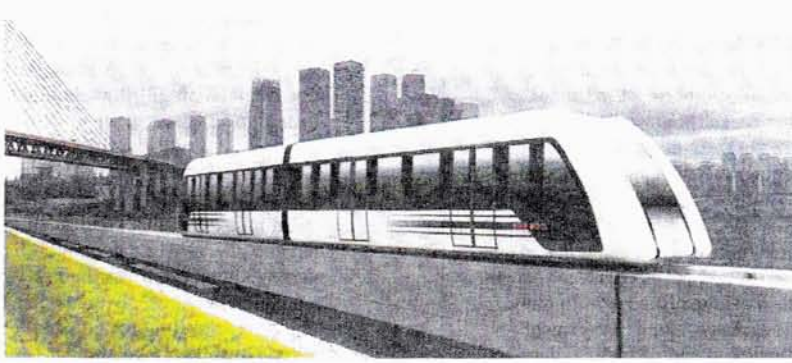
Seit seiner Gründung im Jahr 1929 hat sich das Bauunternehmen Max Bögl zu einem Technologie- und Dienstleistungskonzern entwickelt, der nicht nur im Bau-, sondern auch in vielen anderen Bereichen tätig ist. Sogar Versicherungen werden verkauft. In aller Stille und weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit ist die Firmen-Gruppe jetzt dabei, sich ein neues, weiteres Standbein zu schaffen.

Innerhalb von acht Jahren, seit 2010, hat sie in Eigenregie ein völlig neues Personen-Transportsystem entwickelt, das wohl alle bisher auf dem Markt befindlichen Systeme in den Schatten stellt: Ein auf der Magnetschwebetechnik basierendes System, das seine Vorzüge vor allem im Personennahverkehr in Ballungszentren ausspielt. Einen zweistelligen Millionenbetrag hat das Unternehmen bisher in Forschung und Entwicklung investiert.

Der Fokus des Unternehmens liegt vielmehr weit überwiegend auf Asien, speziell China. Interessant, so Kotzbauer, seien vor allem solche Projekte, bei denen die städtische Infrastruktur völlig neu aufgebaut werden müsse. „Das sind die Märkte, auf die wir uns konzentrieren.“ Erst kürzlich hat Bögl einen Kooperationsvertrag mit dem chinesischen Unternehmen Chengdu Xinzhu Road & Bridge Machinery Co. Ltd. geschlossen, das mit seinen mehr als 2000 Mitarbeitern auch im Bereich Straßen- und Eisenbahn tätig ist. Der Vertrag sieht, wie Kotzbauer weiter mitteilte, den Bau einer 3,5 Kilometer langen Teststrecke in Chengdu, der Hauptstadt der Provinz Sichuan, vor. Sie soll bis Mitte kommenden Jahres fertig sein. Außerdem ist der chinesische Partner für die Vermarktung im Land zuständig und wird das System auch selbst vor Ort produzieren.

Bei Bögl verspricht man sich von der Kooperation einen schnelleren Marktzugang. Mit der Betriebserlaubnis für China rechnet man bis 2020. Und dann soll es auch gleich losgehen. Kotzbauer: „Wir sind sehr zuversichtlich“. Außerhalb Asiens und speziell auch in Deutschland sieht man bei Bögl zumindest derzeit nur verhaltene Marktchancen. Anders als in China mangelt es an konkreten Planungen für den Personennahverkehr der Zukunft. Zumindest kurzfristig, so Kotzbauer, seien keine Projekte zu erwarten.

Hinzu kommt die höhere Geschwindigkeit, und Abgase gibt es nicht. Auch bewegt sich das System nahezu geräuschlos. Kotzbauer: „Das TSB ist emissions- und immissionsfrei und auch weitgehend instandhaltungsfrei.“ Da das System schwebt, gibt es praktisch keine Abnutzung. Auch Oberleitungen für die Stromversorgung sind nicht nötig.



So sieht sie aus, die neue Magnetschwebbahn für den Personennahverkehr. Derzeit wird sie auf dem Firmengelände von Hersteller Max Bögl ausgiebig getestet. Foto: Max Bögl

Sparsamer als der Transrapid

Die Technik des TSB ist eine grundsätzlich andere als beim Transrapid. Praktisch der gesamte Antrieb befindet sich im Fahrweg. Der Fahrweg, erläutert Kotzbauer, umschließt den Antrieb. Alles werde im Fahrweg integriert. Anders beim Transrapid: Dort sitzt der Motor im

Fahrwerk. Auch die den Schwebezustand erzeugenden Magnetwicklungen sind außen am Fahrwerk angebracht. Der Transrapid, sagt Kotzbauer, „hat den Fahrweg umfasst“. Beim TSB sei es genau umgekehrt. Und es gibt noch einen gravierenden Unterschied: Das neue Transportsystem benötigt wegen seiner geringeren Geschwindigkeit keine Hochleistungsmotoren, was den Energiebedarf erheblich senkt. Für Deutschland und den europäischen Raum sind Geschwindigkeiten bis zu 150 Stundenkilometer geplant. In China soll das TSB Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 200 Stundenkilometer erreichen. Realisiert werden sollen Strecken bis etwa 30 Kilometer Länge.

Nicht teurer als Straßenbahn

Die Anschaffungskosten, so Kotzbauer, entsprächen etwa denen von Straßen- oder S-Bahn-Linien. Es komme darauf an, wie die jeweilige Strecke trassiert sei, ob sie auf Ständern oder ebenerdig verlaufe. Gegenüber U-Bahnen sei das TSB erheblich günstiger. Geliefert wird das gesamte System – also Fahrweg, Fahrzeug und Regelsteuertechnik – von Bögl selbst. Wie Kotzbauer erläuterte, werden alle Komponenten von renommierten Herstellern zugekauft und dann bei Bögl oder dem chinesischen Kooperationspartner zusammengebaut. „Wir liefern das komplette System.“

An seinem Firmensitz in Sengenthal, südöstlich von Nürnberg, hat Bögl eine 850 Meter lange Teststrecke gebaut. Bisher wurden etwa 100.000 Einzelfahrten durchgeführt. Rund 65.000 Kilometer sind dabei zurückgelegt worden. Und das, wie Kotzbauer versichert, „völlig problemlos“.

Neue Magnet-Schwebbahn für den Nahverkehr | B_I baumagazin

von Hubert Kischel, Göttingen

Heinkel-Info 2019

So fing es einmal an.



Zukunftsperspektiven für den Fern und Nahverkehr im Vergleich

Bei der Diskussion um Zukunftsperspektiven auch um die Magnetschwebebahn, gibt es weltweit wie wir auch von den Maglev- Konferenzen wissen neue Perspektiven. Es scheint sich ein Wettbewerb in vielen Ländern der Welt ab zu zeichnen, um das beste Magnetschwebebahnssystem im Hoch und unterem Geschwindigkeitsbereich. Es ist erfreulich, das bei uns in Deutschland zwei Projekte übrig geblieben sind, zu einem das Projekt mit dem Supratrans und das Magnetschwebebahnssystem System von Max Bögl. Gerade auch bei der Diskussion um Feinstaubbelastung und Strickoxyde im Kern von Großstädten und Bestimmungen über Fahrverbote, für bestimmte Dieselfahrzeuge, (Klassen) erscheinen Fahrverbote nur eine Behandlung an den Symptomen zu Sein, diese Probleme müssen jedoch an der Wurzel behandelt werden.

Dazu gibt es eine Reihe von Möglichkeiten, die dazu dienen die, Probleme an den Wurzeln zu behandeln. Man kann den Autoverkehr weitgehend aus dem Kern von Städten nach außen verlegen indem man Busse einsetzt mit Brennstoffzellen, die den Strom mit der Hilfe von Wasserstoff erzeugen, die Elektromotoren antreiben. Auch die induktive Ladung in der Elektromobilität könnte hier hilfreich sein, in dem man das Recht bekommt, mit einem gemietetem Elektrofahrzeug, das einem zu einer Tief- oder Hochgarage außerhalb der Metropolen bringt, in dem das eigene Fahrzeug geparkt ist, mit dem man dann außerhalb der Städte weiter zu seinem geplanten Ziel fährt. Von Vorteil wären auch regionale Magnetbahnen, die im Kurzstreckenverkehr S und U-Bahnen ergänzen. Auch die gute alte Straßenbahn kann dazu beitragen, den Autoverkehr in bestimmten Stadtteilen zu entlasten. Elektrobusse, die induktiv direkt angetrieben werden, durch im Straßenbelag liegende Induktionsschleifen, die auch autonom fahren können, sind im Stande zukünftig im innerstädtischen Verkehr, den normalen Verkehr, mit fossilen Brennstoffen angetriebenen Autoverkehr entlasten.

Wie sieht es aber mit dem Fernverkehr aus? Wir haben für den Fernverkehr auf das Magnetbahnsystem Transrapid gesetzt und ihn abgeschrieben. Das Transrapid - System ist nach meiner Überzeugung immer noch im weltweitem Vergleich von überragender Qualität, die ihres gleichen sucht. Auch wenn es sich in Deutschland nicht durchsetzen konnte.

Was sind die Vorteile des Transrapid?

Wir haben es von Anfang an beim Transrapid mit einer Vollswebemagnetbahn zu tun, dadurch das die Batterien des Fahrzeug berührungsfrei geladen werden, sogar schon im Anfahrbereich. Auch durch das Aus- und Einschalten der Trag- und Führungsmagnete ist ein gleichbleibender Abstand zum Fahrweg gewährleistet. Nur von diesen Grundlagen hat die Transrapid-Technik noch nichts in ihrer Bedeutung verloren. So ist auch, nachdem das Magnetschwebesystem von Bögl der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, es in seiner technische Konfiguration einmalig und steht auf einem qualitativ hohem Level. Die kleine Schwester von ihrem großen Bruder, dem Transrapid, im übertragendem Sinn.

Auch wenn das japanische, Hochgeschwindigkeitssystem zwischen Tokio und Osaka in Betrieb gehen sollte, glaube ich, wird sich das System Hyperloop weltweit durchsetzen, wenn es einsatzbereit für den Personenverkehr entwickelt werden sollte. Da es in luftleeren Röhren über 1000 Stundenkilometer schwebt, kann es den Kurz und Mittelstreckenverkehr der Luft innerhalb Europa entlasten und spurgebundenen große Strecken bewältigen und von Vorteil sein. Auch wegen des geringen Energiebedarfs, der für den Antrieb benötigt wird.

Diese Möglichkeit, hatte sogar von Anfang an schon Hermann Kemper ins Auge gefaßt, der die Grundlagen des Tragen und Führen einer Magnetbahn schon in den 1930 iger Jahren als Konzept entwickelt hatte und dazu vom Reichspatentamt Patente zugesprochen bekommen hatte. Nur auf diesen seinen Grundlagenforschungen konnte der Transrapid entwickelt werden und zur ersten funktionsfähigen Magnetbahn entwickelt werden, die im Emsland zwischen den beiden Städten Lathen und Dörpen getestet wurde.

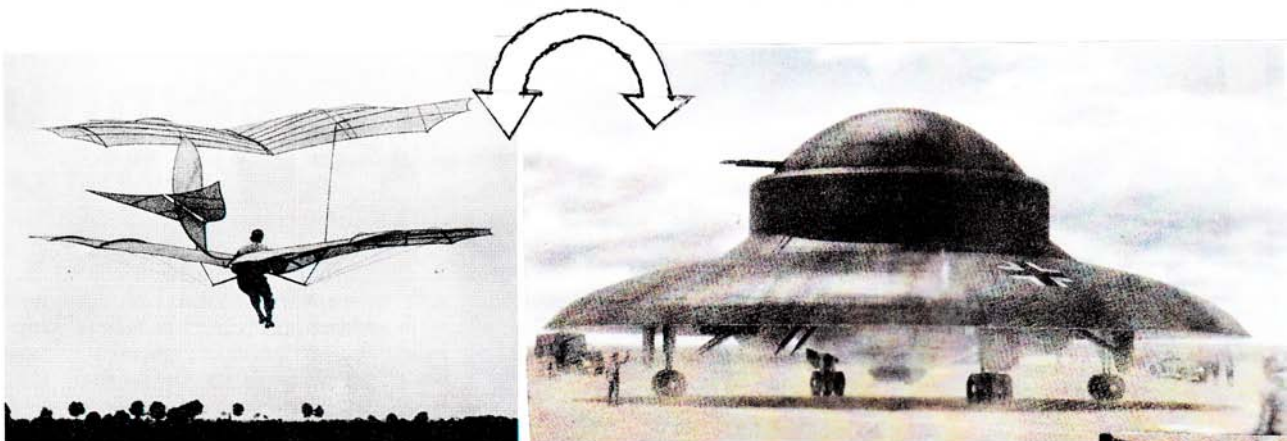
An dem Hyperloop-System wird weltweit gearbeitet, befindet sich auf dem Vormarsch und wird dann nicht mehr aufzuhalten sein. Zukünftige Generationen bekommen vielleicht eine andere Einstellung zum Reisen mit Hyperloop gegenüber uns heute. Auch wenn in München an der Universität, Studenten an dem Hyperloop-System arbeiten, tun sie das für ihre Generation. Dieses System kann für große Entfernungen ohne Halt von mindestens 500 km zwischen zwei Metropolen innerhalb Europas eingesetzt werden.

In diesem Zusammenhang könnte das System Transrapid vielleicht doch noch eine Chance bekommen auf mittleren Strecken und im mittleren Geschwindigkeitsbereich von über 400 km pro Stunde eingesetzt zu werden, da er im Stande ist, auch nach kürzer gefahrenen Strecken, wie etwa nach 100 km wieder Passagiere auf zu nehmen. Es ist zu hoffen, daß in diesem Zusammenhang das Magnetschwebbahn-System des Baukonzerns Bögl, im Verbund mit S- und U-Bahnen als Zubringer in unserer Verkehrsinfrastruktur eingesetzt wird. Auch diese zukünftig ersetzen, wenn neue S- und U-Bahnstrecken geplant werden.

Flugzeuge werden dann wahrscheinlich nur noch interkontinentale Strecken fliegen. Möglicherweise werden dies, wie die ehemalige Concorde, neu entwickelte Überschallflugzeuge sein. Letzten Endes entscheidet der Fahrgast, ob er durch eine Röhre mit 1000 Stundenkilometer sausen will, ohne daß er die Natur von außen wahr nimmt. Möglicherweise wird dann die gute alte Eisenbahn geschichtlich in Museen betrachtet, in einer zukünftigen Gesellschaft, mit einer modernen und schnelleren Postkutsche verglichen werden.

Horst Severin.

Meilensteine der Technikentwicklung



Otto Lilienthal bei Flugübung, 1895
DER SPIEGEL/Geschichte 2013, Nr.3, S. 86



9119

Developed with utmost secrecy during WWII, the Thule Society worked from their secluded base in Hauneburg Germany to weaponize the fantastical propulsion opportunities offered by their gravity/electromagnetic field derived "Gravity Bell" device.

These Thule designs were all officially designated either as "T-Device" or "Haunebu" (as a shortening/disguise of Hauneburg). The Haunebu I was first built in 1939 as a test-bed for the "Gravity Bell" motor, but did not achieve successful flight until 1941 (and was the cause of many of the mysterious "Foo-Fighter" sighting by Allied bomber crews).

Our kit represents the Haunebu II version, which was the first version to carry weaponry. Of course, these were also of a new technology development, where in this case the field of the "Gravity Bell" itself was tapped into to power a devastating beam projection cannon. An actual projectile was "fired" from the gun (somewhat akin to modern "rail-gun" technology), but this only guided the beam that was coming behind it. This technology wasn't perfected until after the end of the war, but several occasions successful firings of these guns did occur during the war. The Haunebu II carried 8 of these beam guns in it's lower 4 turrets, and a further 2 mounted in the upper structure.

Further versions were planned, but only a single prototype of the Haunebu III Gun Ship was constructed, and it did not ever fly. The Haunebu IV "Colony Ship" was planned for long range invasion plans (with a special study to investigate it's use for a proposed Lunar Colony), but never was developed beyond paper plans (or was it?).....

DIE WELT

Kammer sieht neue Chancen für Transrapid im Norden

Veröffentlicht am 02.04.2005 | Lesedauer: 3 Minuten

Von Peter Michael Wolf

Wirtschaft will Verkehrsinfrastruktur rasch ausbauen - Hoffnung auf Koalition in Kiel -
Priorität für zwei Elbquerungen

Neuere politische Konstellationen machen immer auch neue Entwicklungen möglich. Davon geht mit Blick auf die Koalitionsverhandlungen zwischen CDU und SPD in Kiel, die Wirtschaft in der Metropolregion Hamburg aus. Nach Einschätzung der Handelskammer Hamburg haben jetzt alle großen Infrastrukturprojekte im Norden wieder eine Chance. Erwartet wird nicht nur ein zügiger Weiterbau der Ostseeautobahn A20 Richtung Westen, sondern auch der A21 von Kiel Richtung Süden. Wichtigstes Großprojekt: die Fehmarn-Belt-Querung mit einer schnellen Eurorapid-Verbindung von Hamburg in die Boom-Region Kopenhagen-Malmö.

„Wir sehen die Entwicklung in Schleswig-Holstein mit großem Optimismus entgegen“, sagt Reinhard Wolf, Leiter des Geschäftsbereichs Infrastruktur der Kammer der WELT. „Bisher sind die großen Infrastrukturprojekte unserer Wahrnehmung nach eher gehemmt und in der Realisierungsgeschwindigkeit gebremst worden.“ Das gelte ebenso für den Weiterbau der A1 Hamburg Lübeck über Oldenburg in Holstein hinaus wie für das Projekt einer festen Querung über den Fehmarn Belt. „Es ist immer wieder darüber gesprochen und verhandelt worden, mit großem Elan von dänischer Seite, aber konkret wurde bislang noch nichts.“

Dabei müsse im Norden endlich der große Wurf gewagt werden: Neben der Autobahn wäre statt der bisherigen Eisenbahnverbindung ein Hochgeschwindigkeitszug optimal. Welche Technik zum Zuge käme, müsse zunächst einmal ergebnisoffen geprüft werden. „Der Transrapid könnte die Strecke Hamburg-Kopenhagen allerdings in rund einer Stunde bewältigen. Der Zug braucht heute dafür fast genau fünf Stunden.“

Beim Bau der Strecke sieht der Handelskammerexperte deutliche Kostenvorteile zugunsten der Magnetschwebbahn: „Für eine ICE-Strecke der Bahn, vergleichbar mit der Verbindung Hamburg-Berlin, müsste eine völlig neue Trasse gebaut werden.“ Bisher sind nämlich auf der eingleisigen, in vielen Abschnitten kurzenreichen Strecke von Lübeck über Oldenburg bis

<https://www.welt.de/print-welt/article563119/Kammer-sieht-neue-Chancen-fuer-Transrapid-im-Norden.html>

Puttgarden auf Fehmarn nur geringe Geschwindigkeiten möglich. Eine teilweise aufgeständerte Transrapidtrasse wäre nach seiner Einschätzung inklusive der Brückenkonstruktion über den Belt nicht nur in der Herstellung kostengünstiger, sie hätte zudem den Vorteil, daß die vielen kleinen Bahnübergänge nördlich von Lübeck entfielen. Darüber hinaus rückten durch einen Halt in Lübeck und Oldenburg die strukturarmen Gebiete Ostholsteins in Vorortnähe zu Hamburg.

Für die Finanzierung des Magnetschwebebahn-Projektes wie auch der Belt-Querung denkt der Kammerexperte an Public Private Partnership (PPP). "Vom Staat kommt dann nur die Basisfinanzierung, den Rest erledigt die Privatwirtschaft."

Die Hamburger Kammer hält die Transrapidlösung eine ideale Ergänzung der von ihr favorisierten Strecke Amsterdam-Hamburg. Wolf: "Derzeit läuft in den Niederlanden die Ausschreibung für eine Hochgeschwindigkeitsverbindung Amsterdam-Groningen. Ein Weiterbau über Bremen wäre die logische Konsequenz." Und wenn das kommt, glauben Experten, fällt die Verbindung Hamburg-Berlin wie ein reifer Apfel vom Ast.

Auch die beiden Autobahnprojekte A20 und A21 können nach Einschätzung der Handelskammer Hamburg jetzt schneller realisiert werden. "Hamburg darf nicht zum Stauknoten Nummer eins im Norden werden", sagt Wolf. Deshalb müsse die nördliche Umgehung der Stadt mit dem Weiterbau der Ostseeautobahn A20 von Lübeck aus und westlicher Elbquerung so schnell wie möglich in Angriff genommen werden. Aber auch die Verlängerung der A21 von Kiel über Bargteheide hinaus bis nach Geesthacht und östlicher Elbquerung habe höchste Priorität. "Es gibt keine Alternative zwischen Ost und West." Beide Elbquerungen seien nötig um dem stetig wachsenden Verkehr in der Metropolregion gerecht zu werden.

© Axel Springer SE. Alle Rechte vorbehalten.

© Axel Springer SE

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: <http://epaper.welt.de>

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/103197655>

<https://www.welt.de/print-welt/article563119/Kammer-sieht-neue-Chancen-fuer-Transrapid-im-Norden.html>

Chengdu Xinzhu Obtains Exclusive Rights for Max Bögl's Maglev Technology

TANG SHIHUA  ([HTTPS://TWITTER.COM/YICAICHINA](https://twitter.com/yicaichina))

DATE: TUE, 03/20/2018 - 20:49 / SOURCE:YICAI



 Chengdu Xinzhu Obtains Exclusive Rights for Max Bögl's Maglev Technology

(Yicai Global) March 20 -- Chengdu Xinzhu Road & Bridge Machinery Co. will cooperate with Germany's Max Bögl Group in the development of a new-generation medium-to-low speed maglev system to obtain exclusive rights to use the latter's relevant technology in China.

Xinzhu and Max Bögl Group's unit, Max Bögl International SE, signed a technology licensing agreement in Sengenthal, Germany, on March 15, said a statement from the Chinese transport equipment developer yesterday.

With the assistance of the German licensor company, Xinzhu will establish a maglev technology test line in Chengdu for testing, verification and demonstration of the system. The maximum test speed will reach at least 160 kilometers per hour, said the statement.

The Chinese company will obtain rights for the exclusive use of the licensor's proprietary technology, patents and intellectual property rights in return for a license fee. It will also benefit from the German company's professional experience and knowledge of the medium-to-low speed maglev system and receive technical training, the statement added.

It will pay a net initial license fee of EUR30 million (USD38.6 million). When the Chengdu test line reaches a maximum speed of 200 kilometers per hour, an additional EUR4.5 million will be paid in licensing fees. In addition, during the 15-year period of validity of the exclusive contract, an annual license fee based on business development will be separately agreed upon by the two parties.

On the basis of this cooperation, the company will also cooperate with Max Bögl Group to develop a new maglev system, including a light rail transit system with a speed of 120 km/h, a city transportation system with a speed of 160 km/h, a short-distance intercity transportation system with a speed of 200 km/h, and maglev subway system, which will cover about 90 percent of the urban rail transit market, the statement said.

After completion of this deal, the company will fully master the core technology of the world-leading medium-to-low speed maglev system, including maglev vehicles, rails, turnouts and control and maintenance systems, and achieve 100 percent autonomy and localization of parts and components production, the statement added.

Maglev, derived from magnetic levitation, is a system of train transportation that uses two sets of magnets to move the floating train.

Keywords: Business Partnership (/category/Business%20Partnership), Maglev Transportation (/category/Maglev%20Transportation), Germany (/category/Germany), Exclusive Patent Right (/category/Exclusive%20Patent%20Right), Xinzhu (/category/Xinzhu)

Das Transportsystem Bögl – ein Magnetbahnprojekt für die Zukunft.

Nach dem Aus des Magnetschwebbahnprojekts Transrapid zwischen dem Hauptbahnhof und dem Flughafen Franz Joseph Strauß in München, ist es erfreulich, daß der Baukonzern Max Bögl still und leise, mit eigenen finanziellen Mitteln, ein eigenes Magnetbahnsystem für den kurz und Regionalverkehr entwickelten und kürzlich der Öffentlichkeit vorgestellt haben. Damit ist auch in Deutschland das Know-How des Tragen und Führen einer Magnetbahn nicht verlorengegangen. Allerdings hat dieses System nichts mit dem Transrapid zu tun, da die Konfiguration des Fahrwegs auf der Grundlage einer Wanne beruht. Allerdings funktioniert auch bei dem Transportsystem Bögl, zum Tragen und Führen der Magnetbahn für den Personenverkehr im Regionalbereich und Kurzstreckenverkehr das System nach dem anziehendem Prinzip.

Durch den hohen Standard an Qualität des Antriebskonzeptes wird das Fahrzeug in der Wanne, über dem Fahrweg geführt und getragen und garantiert ein hohes Maß an Sicherheit.

Dieses Prinzip ermöglicht ein extrem vibrationsfreies Schweben, und von den Schallpegeln hergesehen, entsteht keine Lärmbelästigung, keinen Bodendruck. Darüber hinaus kann der Fahrweg der bestehenden Landschaft und Infrastruktur in besonderer Weise angepaßt werden, und ermöglicht auch ein Hineinbauen in städtische Bereiche, um dort Fahrgäste aufzunehmen.

Die Vorteile eines solchen Systems beinhalten ein komfortables Reisen, das sich durch einen sehr geringen Energieverbrauch, durch eine größere Beschleunigung gegenüber U- und S-Bahnen, selbst gegenüber IC und ICE auszeichnet, dadurch, daß eine größere Durchschnittsgeschwindigkeit vorhanden ist. Bei einer Geschwindigkeit zwischen 150 bis 200 Stundenkilometern, ist es der Rad- und Schienentechnologie haushoch überlegen und kann damit Lücken schließen, die nicht sehr gut an den Fernverkehr und Flughäfen angebunden sind, solche Regionen sind in Deutschland reichlich vorhanden.

Durch die Probleme, die wir in Deutschland mit Feinstaub und Strickoxyden haben, kann das Transportsystem Bögl in der Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern zum Einsatz kommen! Ich denke dabei im innerstädtischem Verkehr an öffentliche Verkehrsträger, die entweder auf der Grundlage von Brennstoffzellen oder mit der Hilfe induktiv angetriebener oder geladener Fahrzeuge, ob Busse oder Taxen, basieren. Sie können (nach den Vorstellungen der Stiftung Freedom of Mobility in Holland) einen Beitrag leisten, diese Probleme nicht nur an den Symptomen zu behandeln, sondern an den Wurzeln.

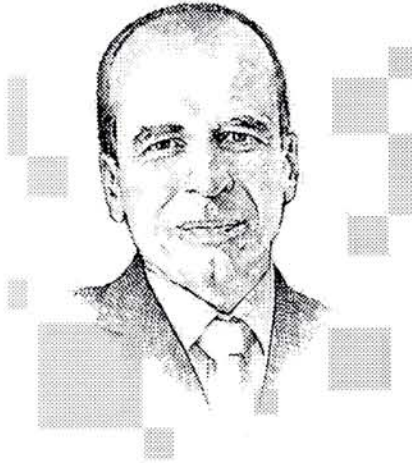
Es ist dringend erforderlich, sich früher oder später von fossilen Brennstoffen für den Antrieb von Autos zu verabschieden – auch wegen des Klimawandels. Dabei werden private Autos trotz und allem auch für den Transport von Lastgütern immer noch eine Rolle spielen. Fakt aber ist es, dass es zu viele Autos gibt und der Gebrauch der Fahrzeuge freiwillig auf ein Minimum reduziert werden sollte, um den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Dazu müssen aber vor allem im ländlichem Bereich bessere Kosten für den Gebrauch öffentlicher Verkehrssysteme geschaffen werden. Auch der Kurzstreckenverkehr in der Luft sollte vor diesem Hintergrund reduziert oder eingestellt werden.

Um diese Lücken zu schließen, bieten sich Magnetbahnen im Verbund an, wie der Transrapid, Hyperloop und auch das Magnetbahnsystem der Firma Bögl. Wenn wir in die Zukunft blicken, müssen zukunftsorientierte neuartige Systeme für die Bewältigung der Mobilität für nachkommende Generationen geschaffen und in Betrieb genommen werden, damit ihnen die Qualität für ihr Leben erhalten bleibt. Dies kann erfolgen durch Systeme, die in ihrer technischen Konfiguration eine längere Lebensdauer aufzuweisen haben und die in größeren Abständen gewartet werden. Dadurch bleiben ihnen Ressourcen erhalten, die ihnen sonst verloren gehen. Auch dazu trägt das Magnetschwebbahn-System von Bögl bei.

Horst Severin Halver.

Das deutsche Valley

Der Transrapid lebt



An dieser Stelle schreiben jeden Mittwoch Alexandra Förderl-Schmid (Tel Aviv), Christoph Giesen (Peking) und Ulrich Schäfer (München) im Wechsel.

Die Geldmaschine DER SPIEGEL/Geschichte 2013, Nr.3, S. 80



Gleisbauarbeiten der Northern Pacific Railroad, USA um 1880

Von der Magnetschwebbahn ist nicht viel übrig geblieben - oder doch? Thyssenkrupp nutzt die Technik aus den 1970ern heute - für den ersten seillosen Aufzug der Welt.

Von Ulrich Schäfer

Nur wenige Projekte stehen in Deutschland so sehr für das Scheitern des Fortschrittsglaubens wie der Transrapid. Fast vier Jahrzehnte, von 1969 bis 2008, wurde an der Magnetschwebbahn gearbeitet. Mal sollte sie zwischen Berlin und Hamburg fahren, mal zum Münchner Flughafen, mal im Ruhrgebiet oder in der arabischen Wüste. Viele Millionen steckten die beteiligten Unternehmen, allen voran Siemens und Thyssenkrupp, und der Staat in den bis zu 500 Stundenkilometer schnellen Superzug.

Doch am Ende blieb von den hochfliegenden Plänen fast nichts übrig: eine einzige Strecke im fernen Shanghai, aber keine in Deutschland; und dazu, nun ja, die berühmten Stammsätze des bayerischen Ministerpräsidenten Edmund Stoiber aus dem Jahr 2002, zu denen auch dieser zählte: "Wenn Sie vom Flug ... vom ... vom Hauptbahnhof starten - Sie steigen in den Hauptbahnhof ein, Sie fahren mit dem Transrapid in zehn Minuten an den Flughafen in ... an den Flughafen Franz Josef Strauß. Dann starten Sie praktisch hier am Hauptbahnhof in München."

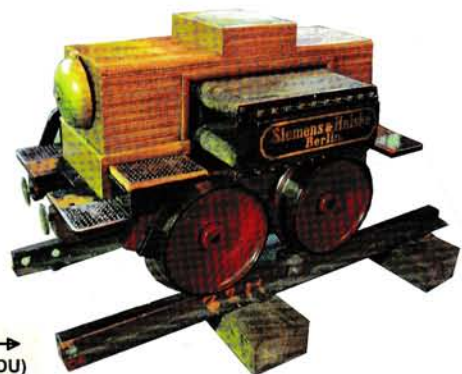
Nun aber erlebt der Transrapid seine Wiederauferstehung, und zwar in Rottweil, der ältesten Stadt in Baden-Württemberg. Dort wächst er sozusagen in den Himmel. Rottweil ist bekannt für seine Türme, und im Oktober 2017 wurde dort ein weiterer, 260 Meter hoher Turm eröffnet, der die Altstadt bei Weitem überragt. In diesem Turm testet Thyssenkrupp, der Stahlkonzern, der sich immer mehr zur Hightech-Firma wandelt, eine völlig neue Generation von Aufzügen namens Multi. Die Ingenieure von Thyssenkrupp kombinierten dafür die Technologie des Transrapids mit der des guten, alten Paternosters. Die Kabinen des Multi hängen nicht mehr an Seilen, sondern können sich dank der Magnetschwebetechnik völlig frei bewegen. Dies erlaubt es, dass in jedem Schacht viele Kabinen fahren, nicht nur eine. Und ähnlich wie bei einem Paternoster bewegen sich die Kabinen in einem Schacht nach oben und in einem zweiten daneben nach unten.

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Herausgeber
Verband Deutscher Ubootsfahrer e.V. (VDU)



Johann Georg Halske, geb. 30.7. 1814 in Hamburg; gest. 18.3.1890 in Berlin. Quelle: Wikimedia Commons, Siemens-Archiv München, public domain



Elektrische Zugmaschine von Siemens-Halske. Quelle: Wikimedia Commons, LoKiLeCh, public domain

Der erste seillose Aufzug der Welt bietet viele Vorteile: Alle 15 bis 30 Sekunden öffnen sich auf jeder Etage die Türen für eine Kabine - und nicht mehr alle paar Minuten. Zudem benötigt der Multi weniger Platz: Bislang nehmen die Aufzugschächte in Hochhäusern oft 50 Prozent der Grundfläche ein; wenn künftig viele Kabinen in einem Schacht unterwegs sind, kommt man mit der Hälfte aus. Zudem kann der Multi nicht nur senkrecht auf und ab fahren, sondern sich auch schräg oder seitwärts durch ein Gebäude bewegen - das eröffnet Architekten neue Möglichkeiten.

Heinrich Hiesinger, der Vorstandsvorsitzende von Thyssenkrupp, ist mächtig stolz auf diese Erfindung, denn sie könnte den Aufzugmarkt von Grund auf umkrepeln. Im Silicon Valley würde man in solch einem Fall von Disruption reden, bei Thyssenkrupp sprechen sie davon, dass sie den "Heiligen Gral der Aufzugsbranche" gefunden haben. Mit dem Multi werde "die Monopolstellung des konventionellen Aufzugs beendet - 160 Jahre nach seiner Erfindung".

Interessenten für den innovativen Aufzug "Made in Germany" gibt es viele. Sie kommen nicht zuletzt aus China und der arabischen Welt, wo derzeit besonders viele besonders hohe Wolkenkratzer gebaut werden, manche von ihnen reichen über einen Kilometer in den Himmel und wären mithin wie gemacht für einen Aufzug, der wenig Platz benötigt und trotzdem viele Menschen befördern kann.

Auch wenn heute alle auf Schnelligkeit setzen: Geduld kann sich bei Innovationen auszahlen

Das erste Gebäude allerdings, in dem der Multi nicht bloß getestet wird, sondern tatsächlich fahren soll, entsteht in Berlin: der East Side Tower, ein 140 Meter hoher Büroturm im Bezirk Friedrichshain. So also bekommt Deutschland doch noch seinen Transrapid: unterwegs nicht auf wuchtigen Betonstelzen, sondern versteckt in den Schächten eines Hochhauses.

Die Geschichte vom Multi lehrt dreierlei. Erstens: Innovationen lassen sich nie exakt planen, am Ende kommt manchmal etwas völlig anderes heraus, als man angestrebt hatte. Als hierzulande über den Transrapid gestritten wurde, hieß es, er komme zwei, drei Jahrzehnte zu früh. In gewisser Hinsicht erweist sich dies nun als richtig - auch wenn keiner ahnen konnte, dass die Magnetschwebetechnik am Ende in Aufzügen verbaut würde.

Zweitens: Auch wenn im digitalen Zeitalter alle auf Schnelligkeit setzen, kann sich Geduld manchmal auszahlen. Bei Thyssenkrupp haben sie - als die Transrapid-Gesellschaft im Jahr 2008 aufgelöst wurde - einen Teil der Ingenieure aus diesem Bereich behalten und damit deren Wissen. Zehn Jahre nach dem Ende des Zugprojekts profitiert die Firma nun davon.

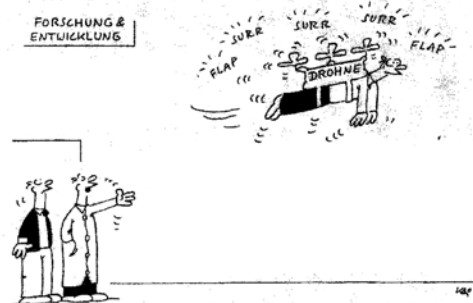
Drittens schließlich: Staatliche Innovationsförderung kann, aller Kritik zum Trotz, durchaus etwas bewirken. Gewiss, manchmal versucht der Staat die Dinge in die falsche Richtung zu lenken - aber auch Unternehmen investieren ja gelegentlich Geld in Projekte, die sich als Irrweg erweisen. Doch ohne den Staat gäbe es in Deutschland keine ICE-Strecken, keinen Airbus, und auch das Internet, die wichtigste Erfindung der digitalen Ära, geht auf einen staatlichen Investor zurück: das amerikanische Verteidigungsministerium.

In Rottweil gewöhnen sich die Menschen derweil an ihr neues, mächtiges Wahrzeichen: den Testturm von Thyssenkrupp. Ganz oben, auf 228 Metern Höhe, hat das Unternehmen eine Aussichtsterrasse geschaffen - die höchste in Deutschland. An drei Tagen pro Woche öffnet sie für Besucher. Man kann von dort über die Schwäbische Alb und den Schwarzwald blicken - und man kann dort auch heiraten. Eine Hochzeit im Himmel: Dass am Ende sogar dies möglich sein würde, damit hatten die Erfinder des Transrapid nun wirklich nicht gerechnet.

Pfeilschnelle Container

Von Christian Müßgens

Es klingt wie eine Idee aus einem Sciencefiction-Roman. In einigen Jahren, so der Plan, könnten Stahlcontainer aus dem Hamburger Hafen durch Röhren nahezu in Schallgeschwindigkeit ins Hinterland transportiert werden und so den Verkehr im Stadtgebiet entlasten. An entsprechenden Konzepten für ein solches Hyperloop-System will der Hafenkonzern HHLA zusammen mit einem Technologieunternehmen aus Amerika arbeiten, wie die beiden Partner am Mittwoch bekanntgegeben haben. Es stimmt, dass die Erfolgsaussichten vage sind. Gescheiterte Vorhaben wie der Transrapid oder das lange Gezerre um die Elbvertiefung haben deutlich gezeigt, dass das deutsche Planungsrecht für Großprojekte jeder Art eine echte Hürde sein kann. Und doch ist der Vorstoß interessant. Hier bringen zwei Unternehmen ihre Expertise zusammen und erproben eine neue Technologie. Vielleicht ergeben sich daraus neue Perspektiven für den Standort. Wenn nicht, lässt sich das Konzept vielleicht global vermarkten. In jedem Fall zeigt die Idee, dass der Hamburger Hafen sich ernsthaft Gedanken darüber macht, wie er seine Abläufe durch moderne, digital gestützte Transporttechnik verbessern kann. In Zeiten, in denen große Rivalen wie Rotterdam und Antwerpen dem Standort immer mehr Marktanteile abjagen, kann das ein Teil der Lösung sein.



„Und hier unsere Diesel-Lösung...“

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
DÖNNERSTAG, 18. OKTOBER 2018 · NR. 242 · SEITE 27

Hamburg feilt an einer Rohrpost für Schiffscontainer

Ladung könnte bald von den Terminals in Schallgeschwindigkeit ins Hinterland transportiert werden / Von Christian Müßgens

HAMBURG, 5. Dezember
Schiffcontainer, die in Kapseln durch nahezu luftleere Röhren rasen: das klingt nach Zukunftsmusik. Aber trotzdem will die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) einen Versuch machen, um die Idee zu verwirklichen. Wie der größte Hafenbetrieb der Stadt am Mittwoch mitteilte, hat er ein Jointventure mit dem amerikanischen Forschungsunternehmen Hyperloop Transportation Technologies (HTT) gegründet. Dieses soll das Konzept, das der amerikanische Unternehmer und Investor Elon Musk ursprünglich für den Passagiertransport gedacht und global bekanntgemacht hatte, für den Containertransport weiterentwickeln und marktreif machen. „Das ist eine mutige Initiative, um neue Technologien zu erproben und die Effizienz im Hafen zu erhöhen“, sagte die Vorstandsvorsitzende der HHLA, Angela Titzrath.

Konkrete Strecken sind noch nicht geplant. Im ersten Schritt gehe es darum, bis zum Jahr 2021 eine Kapsel zu entwickeln und eine Übergabestation zu bauen, in der Seecontainer, die in Hamburg auf Schiffen aus aller Welt ankommen, vollautomatisch in das Transportsystem verladen werden. Dafür haben die Partner Investitionen von etwa 7 Millionen Euro eingeplant. Außerdem soll eine einhundert Meter lange Teströhre entstehen, voraussichtlich auf dem hochautomatisierten Containerterminal Altenwerder. Erst im nächsten Schritt sei es eine Option, bis

zu 4100 Container am Tag nahezu in Schallgeschwindigkeit ins Hinterland zu transportieren, um den Verkehr im Hafen zu entlasten, sagte Titzrath. Langstrecken quer durch Deutschland hält sie dagegen für schwer realisierbar.

Für das Unternehmen HTT ist es das erste Projekt in Deutschland, für das konkrete Anlagen geplant sind. Global gesehen ist es der erste Vorstoß der Amerikaner zum Containertransport. Die zugrundeliegende Technik, in der eine Art Magnetschwebbahn durch ein Teilvakuum rast, sei vorhanden und erprobt, sagte Dirk Ahlborn, Geschäftsführer von HTT. Für die technische Umsetzung habe das Unternehmen zusammen mit Partnern wie dem TÜV Süd ein Regelwerk erarbeitet. Auch habe der Versicherer Munich Re bestätigt, dass Transporte mittels der Röhrentechnik versicherbar seien. „Es ist also allein eine Frage des politischen Willens, ob und wenn ja, wie schnell wir die Idee umsetzen können.“ Von Erfahrungen wie dem Transrapid, einer verwandten Technik, die trotz jahrelanger Erprobung in Deutschland nie zum Einsatz kam, will er sich nicht abschrecken lassen.

Der Hamburger Hafen sieht in dem Vorhaben eine weitere Chance, sich als Testfeld für Transporttechnologien zu positionieren – besonders mit Blick auf den Weltkongress für Intelligente Verkehrssysteme (IST), der in drei Jahren in der Hansestadt tagt. Außerdem steht der Standort unter hohem Druck, seine Infrastruktur

weiterzuentwickeln. Zwar werden die Abläufe auf dem Wasser demnächst durch die Elbvertiefung vereinfacht, die nach jahrelangem Tauziehen im Frühjahr beginnen soll. An Land, also auf den Zufahrtswegen und den Schienen und Straßen im Hafen, sind die Strukturen aber überlastet. Technologien wie der Hyperloop könnten Abhilfe schaffen, sagte die HHLA-Chefin Titzrath. Selbst wenn es wegen rechtlicher oder betriebswirtschaftlicher Hürden bei der Testanlage bleiben sollte, sieht sie das Gemeinschaftsunternehmen als gute Investition. Denn die Technik könne global vermarktet werden.

Auch andernorts ist der Hyperloop ein großes Thema. So soll in der amerikanischen Großstadt Los Angeles schon kommende Woche eine erste Anlage für den Personentransport in Betrieb gehen. Elon Musk hatte dort mit seinem Tunnelbau- und Infrastrukturunternehmen „Bo-

ring Company“ eine gut drei Kilometer lange unterirdische Strecke gebaut, die das Hauptquartier seines Unternehmens Space X mit einem Vorort verbinden soll. Auch HTT, das vom Geschäftsführer Ahlborn und seinem Partner Bibop Gresta vor fünf Jahren gegründet worden war und unabhängig von Musk arbeitet, hat schon konkrete Projekte in der Planung. So arbeiten die Ingenieure an Strecken in China und Abu Dhabi. Am Forschungssitz in Toulouse soll ebenfalls eine Anlage in Betrieb gehen. „Dort werden wir schon im kommenden Jahr erstmals Passagiere transportieren“, sagte Ahlhorn. In Deutschland hatte sich HTT schon mit der Lufthansa darüber ausgetauscht, ob und wenn ja, wie Hyperloop-Systeme bestimmte Flugrouten ergänzen können. Bisher sind daraus aber keine Projekte geworden.

Auch andere Unternehmen feilen an der Technologie, etwa der Rivale Hyperloop One, an dem sich kürzlich der amerikanische Unternehmer Richard Branson beteiligt hatte. Sie setzen darauf, dass Transporte mit der Röhrentechnik nicht nur schneller, sondern auch deutlich günstiger werden als auf der Schiene, im Flugzeug oder der Straße. Ahlborn sprach in Hamburg von etwa 20 Millionen Euro, die je Kilometer Strecke investiert werden müssten. Die Energie für den laufenden Betrieb könne teilweise aus Solaranlagen auf den überirdischen Röhren kommen.



Blick in die Zukunft: So könnte es am Hamburger Hafen aussehen.

Foto HHLA

FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG
SEITE 26 - DONNERSTAG, 6. DEZEMBER 2018 - NR. 284

Sehr geehrter Herr Gellekum,

Vergessen Sie auch den Hype für das Hyperloop System, eine verkehrswirtschaftlich und transporttechnisch völlig unrealistische Überlegung von E. Musk, auf die leider einige blauäugige PR Leute von Unternehmen und Studenten hereingefallen sind. Eine Amsel macht noch keinen Sommer, d. h. eine Röhre und ein Minifahrzeug darin zu bewegen ist noch weit entfernt von einem sinnvollen Konzept und einem funktionierenden Betrieb für ein Verkehrssystem für den Personen- und Gütertransport.

Michael Witt

Wenn Container mit Schallgeschwindigkeit transportiert werden

Veröffentlicht am 05.12.2018 | Lesedauer: 3 Minuten



Von **Olaf Preuß**
Wirtschaftsreporter



Animation der Vakuumröhre Hyperloop auf dem Containerterminal Altenwerder in Hamburg
Quelle: HHLA

Der Hafenkonzern HHLA startet mit dem US-Entwickler der Vakuumröhre Hyperloop ein Gemeinschaftsprojekt. Bis 2021 soll auf einem Terminal eine Demonstrationsanlage für den Containertransport entstehen.

Mit Schallgeschwindigkeit aus dem Hafen heraus oder dort hinein, das könnte die Zukunft des Containertransports sein. Hamburgs Hafenkonzern HHLA startet ein Gemeinschaftsunternehmen mit Hyperloop Transportation Technologies (HTT), dem US-Unternehmen, das die Hochgeschwindigkeitsröhre Hyperloop entwickelt.

„Zusammen wollen wir erkunden, welche Möglichkeiten es im Hamburger Hafen (</regionales/hamburg/article184545630/Mit-Elbvertiefung-Hamburger-Hafen-will-Aufholjagd-starten.html>) für den Einsatz der Hyperloop-

Technologie zum Transport von Seecontainern gibt“, sagte HHLA-Chefin Angela Titzrath am Mittwoch. „Als Tor zur Zukunft wollen wir mit innovativen Ansätzen einen Beitrag zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur im und um den Hamburger Hafen leisten und die Kapazitäten unserer Terminalanlagen noch effizienter nutzen.“ Dafür investieren die Partner zunächst sieben Millionen Euro.

Teststrecke soll zum ITS-Weltkongress fertig sein

Für Hyperloop ist es das erste Projekt, die Vakuumröhre auch für schwere Lasten wie etwa Container weiterzuentwickeln. Die Passagiervariante soll 2019 in Europa auf einer neuen Strecke in Toulouse erstmals mit Menschen getestet werden. Für den Gütertransport müssen zunächst grundlegende Erkenntnisse gesammelt werden. „Die HHLA verfügt als Innovationstreiber über eine lange Tradition“, sagte Hyperloop-Chef Dirk Ahlborn. „Gemeinsam werden wir ein Transportsystem entwickeln, das nicht nur auf Geschwindigkeit und Effizienz ausgelegt ist, sondern auch die Herausforderungen der Häfen im täglichen Betrieb berücksichtigt.“

Geplant ist zunächst, bis zum ITS-Weltkongress der Transportbranche im Oktober 2021 in Hamburg (<https://www.welt.de/themen/hamburg-staedtereise/>) eine Vorführstrecke aufzubauen, voraussichtlich auf dem HHLA-Terminal Altenwerder, sagte Titzrath. Die Strecke soll 100 Meter lang sein und von der Kaikante zu einer Übergabestation auf dem Terminal führen.

Zu dem Projekt gehört auch die Entwicklung der Transportkapsel. Titzrath schätzt, dass im Realbetrieb täglich zusätzlich bis zu 4000 Containern per Hyperloop aus dem Hafen herausgebracht werden könnten. „Um genaue Streckenführungen aus dem Hafen und darüber hinaus geht es aber in diesem ersten Schritt noch nicht, daran werden wir erst nach der Pilotphase arbeiten“, sagte sie.

Technologie soll weltweit verkauft werden

Hyperloop-Chef Ahlborn nannte 20 Millionen Euro Kosten als einen „ungefähren Richtwert“ für den Bau eines Kilometers Hyperloop-Strecke. „Das kann sich aber je

nach den Anforderungen der jeweiligen Landschaft deutlich unterscheiden“, sagte er. Mit einer Betriebsgeschwindigkeit von rund 1000 Kilometern pro Stunde wäre mit einer Hyperloop-Bahn fast jeder Punkt in Deutschland innerhalb einer Stunde erreichbar.

Darum allerdings gehe es dem neuen Gemeinschaftsunternehmen derzeit nicht, sagte Ahlborn: „Wichtig ist für uns, zunächst ein Unternehmen zu haben, das die Technologie entwickeln und sie Häfen weltweit verkaufen kann. Wir werden dabei auch mit anderen Unternehmen zusammenarbeiten.“

Hyperloop Transportation Technologies gehört Elon Musk (</themen/elon-musk/>), der unter anderem das Elektroauto Tesla und auch Weltraumraketen herstellt. Hyperloop weist technologische Parallelen zur Magnetschwebbahn Transrapid auf. Allerdings sei die Magnettechnik zum Antrieb der Kapseln so weiterentwickelt worden, dass die Kosten deutlich günstiger seien, sagte Ahlborn.

Die Geschwindigkeit wird erreicht, weil die Kapseln in der Vakuumröhre nahezu keinen Widerstand haben. Die hohe Geschwindigkeit sei allerdings nur ein „Nebeneffekt“ der Technologie, sagte Ahlborn: „Für uns steht die Wirtschaftlichkeit im Vergleich zu anderen Systemen im Mittelpunkt.“

Der Transrapid war in den 70er-Jahren in Deutschland entwickelt worden. Er setzte sich kommerziell gegen moderne Schnellbahnsysteme jedoch nicht durch. Die weltweit einzige Strecke im Regelbetrieb verbindet den Flughafen Pudong in Shanghai mit der Innenstadt.

Hamburgs Wirtschafts- und Verkehrssenator Michael Westhagemann (parteilos) lobte das Projekt von HHLA und Hyperloop: „Um auch in Zukunft ein führender Logistikstandort von Weltrang zu bleiben, bedarf es neben Infrastrukturvorhaben wie der Fahrinnenanpassung oder dem Autobahnausbau neuer Ideen sowie neuer Geschäftsmodelle im Logistikumfeld. Es ist gut, wenn wir das hier in Hamburg entwickeln und ausprobieren können.“

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind Sie immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: <http://epaper.welt.de>

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/185064002>



Onderwerp: unsere Nachrichten zur Magnetschwebetechnik

Siehe auch Seite 24

Datum: Wed, 24 Jan 2018 20:25:28 +0100

Van: Kees van Welsenis <kees@welsterra.eu>

Aan: Wulf Rumpel <Dr_Wulf_Rumpel@gmx.de>

CC: Wouter van Gessel <stichtingfrom@gmail.com>

Hallo Wulf,

es gibt noch einige Nachrichten zur Magnetschwebetechnik in die Niederlanden. Auch weil die Hyperloop firmen Virgin Hyperloop und Hardt ein Magnetzug im Rohr bauen und offensichtlich von Transrapid gelernt haben. Die Niederländische Regierung überlegt ein 3km Versuchstrecke zu bauen (zum 120 Millionen Euro).

Unsere Stiftung argumentier jetzt so: obwohl Hyperloop als Magnetzug im Rohr völlig unerprobt ist, gibt es einen Magnetzug ohne Rohr die sicher geprüft, billiger und gleich Einsatzreif ist: der Transrapid.

Wouter hat einige links zum Publikationen geschickt: 1,2,3,6,7 als Beilage mit WeTransfer weil die von Umfang wie Meercontainer statt Briefen auf E-Mail wirken...

1. woupdf.pdf (Leeuwarder Courant)
2. 18-19 Opinie NN 15-06-17 NN-donderdag.pdf (NRC Next)
3. Persbericht20170519_NL.pdf (pressebericht IMB mitgliederschap)
4. <http://www.treinennieuws.nl/geleid-transport>
5. <http://www.treinennieuws.nl/transrapid-09-wordt-vervolgd>
6. Interview_WoutervanGessel_13juni2017_def.docx
7. Nederland en Hyperloop is als wintersport in de Caratben.pdf NAOUNSUN

Mit freundlichen Grüßen,
Kees van Welsenis

Op 25-12-17 13:06, Wulf Rumpel schreef:

Hallo Ihr beiden Holländer, danke für die Weihnachtsgrüße und ich wünsche auch Euch Gesundheit und Erfolg im Kommenden. Ich arbeite am Jahresheft, wenn Ihr noch was niederländisches zur Magnetschwebetechnik habt, gebt es mir bitte! Gruß Wulf

Elektro-Lastwagen laden während der Fahrt

Schweden testet die weltweit erste Straße mit Stromschiene. Beteiligt sind der Staat und der Energieversorger Vattenfall



Ein magnetisches Anziehungssystem auf der Teststrecke sorgt dafür, dass der E-Lkw beim Fahren auf der Stromschiene bleibt.

ANDRÉ ANWAR

eRoadArlanda (2)

STOCKHOLM :: Ungewöhnlich warm für die Jahreszeit ist es an diesem Nachmittag in Stockholm. Das schöne Wetter ist nicht der einzige Grund, weshalb auf der stark befahrenen Landstraße nördlich der schwedischen Hauptstadt so viel los ist. Studenten der technischen Hochschule sind gekommen, Batterieexperten vom japanischen Toshiba-Konzern, eine Delegation des chinesischen Transportministeriums wird noch erwartet. Und natürlich ist Gunnar Asplund da, der preisgekrönte Elektroingenieur, früherer Forschungschef beim schweizerischen ABB-Konzern. Es ist seine Erfindung, die hier alle bestaunen, sie könnte das Transportwesen weltweit revolutionieren.

Asplund ist Ideengeber für die weltweit erste Teststrecke, auf der Elektrolastwagen über eine Stromschiene im Asphalt ihre Batterie während des Fahrens aufladen können. Auf der von schwer beladenen Lastwagen häufig genutzten Straße hat Asplund eine zwei Kilometer lange Elektroschiene in den Straßenasphalt ziehen lassen und einen Lkw so umgebaut, dass der nun ausschließlich mit Strombatterien fährt.

Auch Pkw könnten ihre Batterie über die Schiene laden

Der Lastwagen hat mittig auf der Unterseite einen mechanischen Arm, der über Sensoren und GPS-Ortung automatisch ausfährt, wenn der Lastwagen auf der Straßenspur mit der Stromschiene fährt. Ein magnetisches Anziehungssystem sorgt dafür, dass sich der flexible Arm beim Fahren in unverminderter Geschwindigkeit direkt in die Rille der Stromschiene einklinkt, um Aufladestrom in die Lkw-Antriebsbatterie zu saugen. Der Fahrer muss dafür nicht extra steuern. Der Arm ist flexibel genug, um die Stromschiene zu erreichen, solange der Lkw in der Spur bleibt. Etwa Tempo 80 kann der Lastwagen während des Ladens fahren. Wechselt der Lkw die Spur, um ein anderes Fahrzeug zu überholen, zieht sich der Arm automatisch wieder ein. Zurück auf der Aufladespur klinkt er sich dann wieder in die Schiene ein.

Asplund hat seine Idee mit dem Namen „eRoad Arlanda“ vor allem mit Geldern des Staates, aber auch mit Unterstützung des Baukonzerns NCC, des Energieversorgers Vattenfall und anderer schwedischer Unternehmen verwirklicht. Denn während die Umstellung auf Strom-Pkw weltweit im Gange ist, gilt das für schwer beladene Lastwagen, die weit fahren müssen, bislang als technisch nicht umsetzbar.

„Alleine das Gewicht der vielen Strombatterien, die Lkw tragen müssten, um mit schweren Gütern zumindest eine gewisse Reichweite zu erlangen, macht das unmöglich“ erklärt Asplund. Würde man nur auf den allerwichtigsten Autobahnen in Schweden oder in Deutschland Stromschienen verlegen, könnten die meisten Lkw schon mit kleineren Batterien fahren und sich immer wieder aufladen, sagt der Erfinder.

„In Schweden reicht es schon aus, die Straßenverbindungen zwischen den drei größten Städten Stockholm, Göteborg und Malmö mit Stromschienen

Fortsetzung auf der nächsten Seite

auszustatten, um den Großteil der Lkw-Flotte Schwedens auf Strom umzustellen. Im Bau sind sie relativ preiswert“, sagt Asplund. In Deutschland lohne es sich wegen der sehr viel höheren Bevölkerungs- und Gütertransportdichte noch mehr.

Das Aufladen per Schiene funktioniert zudem bei jedem Wetter, bei Regen und Schnee. Die Schiene reinigt sich durch die Benutzung selbst und ist so schmal, dass auch Radfahrer darin nicht stecken bleiben. Zudem ist sie so abgesichert, dass Passanten keinen Stromschlag abbekommen können. „Und konduktive Stromschienen sind letztlich



Stromschienen werden in einer Straße eingelassen.

billiger, als überall Ladestationen zu errichten“, hat Asplund ausgerechnet.

Seit Kurzem testet er neben einem Lkw auch ein Elektroauto mit ausfahrbarem Stromarm auf seiner Stromstraße. Asplund will zeigen, dass auch Elektroautos, kleinere Lastfahrzeuge und Busse Stromschienen nutzen könnten.

Schwedens Regierung unterstützt das Projekt maßgeblich. Sie hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 den Straßenverkehr fossilfrei zu machen. Schwere Fahrzeuge, wie Lastwagen, stehen derzeit für ein Drittel des CO₂-Ausstoßes im schwedischen Straßenverkehr, Pkw für zwei Drittel. „Wenn wir das erste fossilfreie Wohlfahrtsland der Welt werden wollen, müssen wir schon jetzt Demoanlagen haben und demnächst auch Pilotanlagen für Stromstraßen“, kündigte Schwedens sozialdemokratischer Infrastrukturminister Tomas Eneroth an. Er sei „relativ optimistisch“, dass Schweden bald mit dem ersten Ausbau von Stromstraßen beginne.

Nur müssen auch die Hersteller mitspielen. „Die haben Jahrzehnte auf Lkw mit Verbrennungsmotoren gesetzt. Der Widerstand bei den Herstellern, sich auf Stromlastwagen einzulassen, ist derzeit leider noch sehr groß, haben wir festgestellt“, sagt Stefan Hörnfeldt, Produktionschef für Infrastruktur beim Baukonzern NCC und Mitbetreuer der Stromstraße. Fraglich, wie schnell nun E-Modelle auf den Markt kommen werden.

- 1879: Die erste elektrische Lokomotive und die erste elektrische Straßenbeleuchtung in Berlin.
- 1880: Der erste elektrische Aufzug in Mannheim.
- 1881: Die erste elektrische Straßenbahn in Berlin-Lichterfelde.
- 1882: Der erste Oberleitungsbus der Welt.



Die „Elektromotive“ des Werner von Siemens, 1882, der erste Oberleitungsbus der Welt. Quelle: Wikimedia Commons, public domain

2 Hamburger Abendblatt

Sonnabend/Sonntag, 5./6. Januar 2019



KARIKATUR: HARM-BENGEN/TOONPOOL.COM

<https://www.noz.de/lokales/lathen/artikel/731563/acht-stunden-fahrt-mit-dem-e-auto-zur-intis-nach-lathen>

<https://www.noz.de/lokales/lathen/artikel/731563/acht-stunden-fahrt-mit-dem-e-auto-zur-intis-nach-lathen>

EMS-ZEITUNG

(/)

LADETECHNIK VORGESTELLT

04.06.2016, 08:32 Uhr

Acht Stunden Fahrt mit dem E-Auto zur Intis nach Lathen

Von Maïke Plaggenborg » (/nutzer/120611/mpl-maïke-plaggenborg)



Die Firma Intis aus Lathen zeigte bei ihrem Tag der offenen Tür unter anderem, wie ein Auto mit Strom aus der Straße fährt. Foto: Maïke Plaggenborg

Lathen. Wie sich Elektroautos während der Fahrt aufladen, zeigte die Firma Intis aus Lathen bei ihrem Tag der offenen Tür. Rund 55 Besucher kamen zur Versuchsanlage der ehemaligen Transrapid-Teststrecke, wo das Unternehmen seinen Sitz hat.

Gute acht Stunden hat Michael Dittmer mit seinem Elektroauto von Kiel bis nach Lathen gebraucht. Das war vor vier Wochen, als er mit der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie, dessen Vorsitzender er ist, in die Emsgemeinde gekommen ist. Dieses Mal nahm er seinen Erdgaswagen, und das zeigt bereits die Schwierigkeiten in Sachen Elektromobilität, die Geschäftsführer Ralf Effenberger an diesem Nachmittag anspricht. Die Reichweite der Batterien und die Ladedauer sind nach wie vor Hindernisse dieser Technologie.

Großes Interesse von Privatleuten an Technologie

Dennoch ist das Interesse groß am Prinzip Elektroauto, genauer gesagt, an der Nutzung im privaten Bereich. „Wie ist das mit dem Pendeln?“, fragt eine Besucherin, die täglich 100 Kilometer pro Strecke bewältigen muß, und Effenberger kommt erneut auf das Reichweitenproblem zu sprechen. Die Firma Intis testet (<http://www.noz.de/lokales/lathen/artikel/708818/in-lathen-fahren-autos-mit-strom-aus-der-strasse#gallery&0&0&708818>) in einer Halle des früheren Transrapid-Versuchsgeländes den Antrieb von Elektrofahrzeugen via magnetischer Stromübertragung aus der Straße. Und die Vorführungen dort zeigen, daß es funktioniert. Ein E-Mobil rollt langsam über die 25 Meter lange Teststrecke, ebenso eine Art Schlitten mit 15 Scheinwerfern, die bei Anschlag durch Mitarbeiter aufleuchten, weil sie per Induktion kabellos mit Strom aus den Bodenplatten versorgt werden.

Für Privatleute könne die Ladung von Elektroautos zu Hause dann interessant sein, wenn sie eine Solaranlage haben. Weil ein Speicher sehr teuer sei, könne der teilweise zuviel produzierte Strom direkt in die Autobatterie geleitet werden. Effenberger verbindet das Thema mit dem Prinzip Systemhaus, für das ein Energiemanagement nötig sei. Beispiel: „Heute abend will ich Wäsche waschen. Dann drücke ich auf einen Knopf an der Waschmaschine, und dann optimiert ein Systemhaus den Verbrauch“, erläutert der Firmenchef ein mögliches Szenario.

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Anm: Hier wurde die GFM-eV erwähnt, allerdings ist Michael Dittmer Stellvertreter unseres Vorsitzenden Harald Naglatzki, der auch bei dem GFM-Besuch am 27.04.2016 anwesend war.

Ladung aus der Straße zunächst für Wirtschaftsverkehr

„Schon interessant“, sagt Gisela Möllerferk aus Rheine, die Urlaub in der Region macht und zwar gezielt zur Anlage gefahren ist, aber nur zufällig bei der Veranstaltung landete. „Ich würde auf jeden Fall ein Elektroauto kaufen“, sagt sie, auch vor dem Hintergrund, daß Volkswagen kürzlich Überlegungen zum Bau einer Batteriefabrik (<http://www.noz.de/deutschland-welt/wirtschaft/artikel/719767/kreise-vw-erwagt-bau-einer-eigenen-batteriefabrik>) bekannt gab.

Effenberger dagegen sieht die Verwendung der Intis-Technologie vorrangig zunächst im Wirtschaftsverkehr - bei Paketdiensten etwa, erklärt er in einem Vortrag vor rund 25 Zuhörern, von denen einer fragt: „Wie ist das mit dem Elektrosmog?“ Effenberger verweist auf gesetzliche Vorgaben. „Da gibt es Grenzwerte. Die gelten für uns wie für jedes andere Haushaltsgerät auch“. Die magnetische Belastung des Menschen müsse klein gehalten werden und Funkstörungen dürfe es zudem auch nicht geben.

Die Firma Intis hat ihren Sitz in Hamburg. In der Betriebsstätte in Lathen sind 19 Mitarbeiter tätig. Viele von ihnen sind Mitarbeiter der früheren Versuchsanlage, die vom Münchener Mutterkonzern IABG betrieben wurde.

Meilensteine der Technik

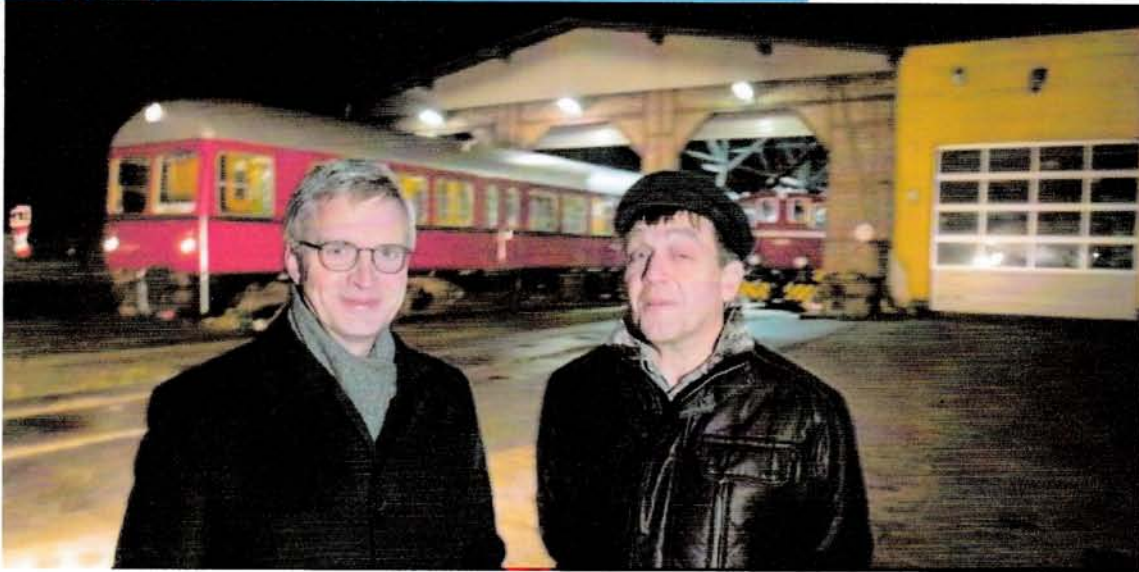


DER SPIEGEL/Geschichte 2013, Nr.3, S. 73



Die Landeszeitung als ePaper
Schnupper-Abo 4 Wochen für 4,99 €*
Gleich buchen über landeszeitung.de/abo

*Abo und Werbung gratis auf der Bestellkarte



Ralf Effenberger (l.) und Hans Dierken haben eine gemeinsame Idee für die Bahn der Zukunft. (Foto: phs)

ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT

© 19. November 2018

Lüneburg. Alte Triebwagen gepaart mit neuer Zukunftstechnologie sollen die Wiederbelebung der Bahnstrecke Lüneburg-Bleckede attraktiv gestalten. Dabei könnte Technik eingesetzt werden, die aus dem Forschungsprojekt der Magnetschwebbahn Transrapid hervorgegangen ist. Und zwar geht es um das Laden großer Elektroakkus – berührungslos, per Induktion. Einen ersten Eindruck von der Idee vermittelte kürzlich die „Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg“ und **legte ein erstes Konzept für die angedachte Elektrobahn vor**. Als möglicher Partner könnte die „Intis“ GmbH auf den Plan treten. Eines ihrer Hauptgeschäftsfelder ist die induktive Energieübertragung, die beispielsweise bereits in der Automobiltechnik eingesetzt wird. Die Ausstattung der Bleckeder Kleinbahn wäre für das Unternehmen ein reizvolles Pilotprojekt. Der Idee ging eine Zufallsbegegnung voraus.

„Für uns wäre das eine Gelegenheit, zu zeigen, was noch alles möglich ist.“

Ralf Effenberger, INTIS-Geschäftsführer

Es war ein sonniger Sommertag in diesem Jahr. Der Ingenieur Ralf Effenberger wohnt im Landkreis Lüneburg, und er nutzte mit seiner Frau das schöne Wetter für eine Ausflugsfahrt mit der Museumsbahn der „Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg“ nach Bleckede. Die ruhige Fahrt ließ die Gedanken fliegen. Effenberger: „Ich habe dann einen der Bahner gefragt, warum sie den Zug nicht elektrisch fahren lassen.“ Den Verweis auf die fehlenden Oberleitungen an der Strecke Lüneburg-Bleckede wollte der Geschäftsführer der Firma Intis nicht gelten lassen. Es geht auch ohne Oberleitungen. Und auch ohne Ladesäule. Und ohne Stecker.

Ladestationen in Lüneburg und Bleckede angedacht

Die Ladetechnik, die Intis entwickelt und vertreibt, basiert auf Induktion. Nach ersten Überlegungen könnten alte Dieseltriebwagen der Modellreihe 628 umgerüstet werden, mit leichten Elektromotoren sowie beidseitig an den Zugsektionen angeordneten Batteriemodulen. Die Batteriekapazität mit 720 Kilowatt pro Stunde netto würde für bis zu 320 Kilometer Reichweite genügen. Die Mindestlaufleistung eines Batteriesatzes betrüge sogar 2,5 Millionen Kilometer. Das klingt angesichts einer einfachen

Entfernung von 23 Kilometern auf der Strecke Lüneburg-Bleckede fast fantastisch. Geladen werden könnten die Züge beispielsweise an der Endstation in Bleckede. Berührungslos über eine Induktionsplatte im Gleisbett. So weit die Theorie.

Effenberger rannte mit seiner Idee im Lüneburger Lokschuppen der Museumsbahner offene Türen ein. Und AVL-Vorstand Hans Dierken empfing ihn mit offenen Armen. Dierken: „Ich hatte an einer ähnlichen Idee schon herumlaboriert. Aber ich hatte keine Ahnung, dass Induktion schon so gut funktioniert.“ Die AVL als Trägerin der Bleckeder Kleinbahn sucht nach Mitteln und Wegen, die Strecke Lüneburg-Bleckede mit neuem Leben zu erfüllen. Der reguläre Personennahverkehr war auf der Strecke 1977 eingestellt worden. Jüngst hat der Landkreis Lüneburg die Erstellung eines Gutachtens ausgeschrieben, das die Potenziale einer Wiederlebung untersuchen soll.



320

Kilometer Reichweite würde die Batteriekapazität eines Akku-Triebwagens bieten, heißt es.

Dierken setzt darauf, dass die Gutachter die Akku-Idee aufgreifen. Denn: „Umgerüstete Triebwagen auf Akkutechnik wären günstiger, als einen neuen für 3,5 Millionen Euro über die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen zu bestellen“, sagt Dierken. Das würde sich dann auch positiv auf die Wirtschaftlichkeit auswirken, so die Hoffnung der beiden Männer. Zudem wolle man sich auf die Suche nach Fördermitteln machen.

Dierken hatte kürzlich bereits über den Lüneburger CDU-Bundestagsabgeordneten Eckhard Pols im Bundesverkehrsministerium in Berlin vorfühlen lassen, ob grundsätzlich eine Unterstützung des Vorhabens denkbar wäre. Staatssekretär Enak Ferlemann sendete ein positives Signal. Gleichwohl ist es noch keine Garantie. Zumal bei einer möglichen Umsetzung auch eine Zulassung der Technik durch die Aufsichtsbehörden erwirkt werden müsste. „Wir bringen da gute Erfahrungen mit“, sagt Effenberger. Auch zeigt er sich zuversichtlich, sollte das Projekt tatsächlich in Angriff genommen und ausgeschrieben werden, dass seine Firma gute Chancen auf einen Zuschlag hätte. „Wir könnten einen guten Preis bieten. Denn wir haben durch unser Großkundengeschäft gute Kontakte zu Batterieherstellern.“ Und: „Für uns wäre das eine Gelegenheit, zu zeigen, was noch alles möglich ist.“

Von Dennis Thomas

Meilensteine der Technik

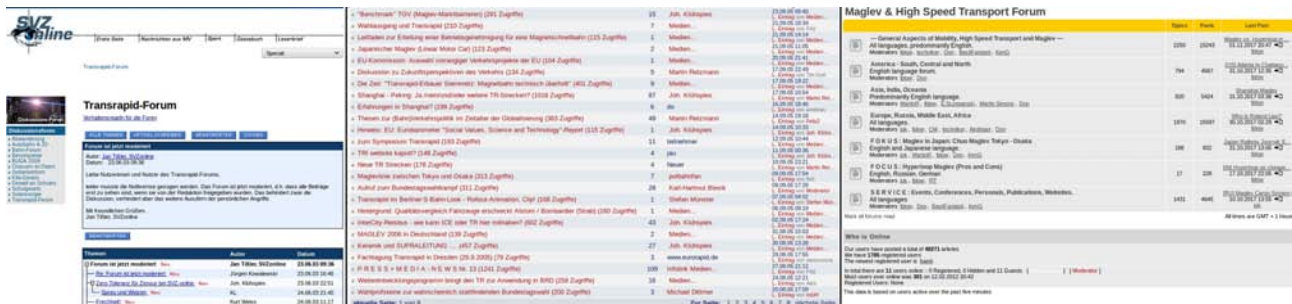


1. Oktober 1964: Shinkansen (Foto: vor dem Gipfel des Fudschijama, 1968)

Das Magnetbahnforum wurde geschlossen

Opfer der EU-Urheberrechtsnovelle, die die Meinungsvielfalt bedroht

Am 29.09.2018 wurden die Mitglieder des Magnetbahnforums über die Schließung der langjährigen gedanklichen Austauschplattform per E-Mail informiert.



Das [Magnetbahnforum](http://www.magnetbahnforum.de/) entstand als Alternative zum Transrapid-Forum der Schweriner Volkszeitung, war ab Dezember 2005 unter <http://www.magnetbahnforum.de/> erreichbar, später eingebettet im International Maglevboard (IMB) unter dem Menüpunkt „Forum“ [1] (v.l.n.r)

Dazu heißt es:

„Dear registered participants of www.magnetbahnforum.de

After around 20 years of intense discussion in the online discussion forum, it has become necessary to stop operating the forum. Reason for this are the coming tightening of the European press law, which makes it difficult to cite messages again. In the future, hardly any information can be quoted online. As a non-profit organization, we can no longer bear the resulting legal and financial risks.“

Nach rund 20 Jahren (Anm.: inkl. SVZ-Forum) intensiver Diskussion in dem Online-Diskussionsforum ist es notwendig geworden, den Betrieb des Forums einzustellen. Grund hierfür ist die kommende Verschärfung des europäischen Pressegesetzes, welches das Zitieren von Pressemeldungen erschwert. Zukünftig kann irgendwelche Information kaum online erwähnt werden. Als eine gemeinnützige Organisation kann das International Maglev Board nicht länger die daraus resultierenden rechtlichen und finanziellen Risiken tragen.

Das Magnetbahnforum gehört damit zu den ersten Opfern des heftig umkämpften Entwurfs des Leistungsschutzrechts für Verleger im Rahmen der EU-Urheberrechtsnovelle, Artikel 11, welcher nun die Meinungsvielfalt bedroht. Dieser wurde nach Einflußnahme von Lobby-Vertretern, angeführt von der Axel-Springer Presse, nach Erlangung der Meinungshoheit im EU-Parlament am 12.09.2018 abgesehen. Im Rahmen der [Lobby-Schlacht](#) [2] soll laut „EU Today“ dabei auch Druck von diesen Lobby-Vertretern auf die Parlamentarier [ausgeübt](#) worden sein [3]. Der Bericht hierüber wurde jedoch inzwischen aus dem Portal entfernt.

Der Verhandlungsführer, Axel Voss von der EVP-Fraktion, der das Votum des EU-Parlaments herbei geführt hat, soll im übrigen die Katze im Sack gekauft haben und zum Zeitpunkt der Abstimmung den genauen Text des Gesetzentwurfs [nicht gekannt](#) haben [4].

Sollte der Artikel 11 der EU-Urheberrechtsnovelle in dem nun vom EU-Parlament abgesehenen Wortnach weiteren Verhandlungen mit dem EU-Rat laut in Kraft treten, würde den Betreibern laut dem Computer-Magazin c't einiges an [Ungemach](#) drohen:

„Reine Verlinkungen sollen erlaubt bleiben, wenn sie nur ‚einzelne Wörter‘ mit einschließen. Diese Grenze dürfte aber bereits überschritten sein, wenn die bei Online-Artikeln üblichen ‚sprechenden Links‘, also URLs, die komplette Überschriften enthalten, übernommen werden – bereits deren Nutzung könnte bald verboten sein.“ (Ein sprechender Link ist auch bei [diesem](#) Zitat aus [5] angegeben.)

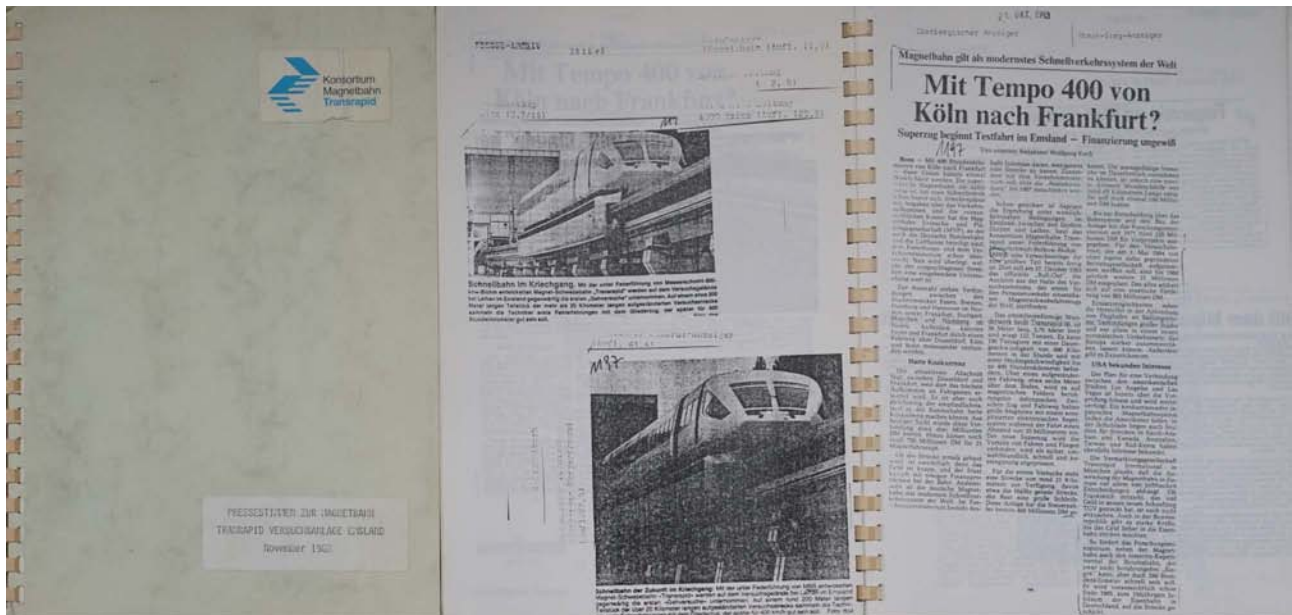
Aufgrund des ebenfalls abgesehenen Artikels 13 könnten die Betreiber laut c't ebenfalls gezwungen werden, das Posten von Bildern zu durch sogenannte Upload-Filter („Zensurmaschinen“) unterbinden, deren Rechte die Presseagenturen besitzen. Dies würde paradoxerweise den außereuropäischen Internet-Konzernen zugute kommen, weil diese eine Uploadfilter-Infrastruktur exportieren könnten oder zumindest aufgrund eines verstärkten Verdrängungswettbewerb ihre Monopolstellung ausbauen könnten. Diese Entwicklung würde insgesamt die Zukunft des freien Internets bedrohen.

Das Magnetbahnforum wurde am 27.06.2003 von [Prof. Dr. Johannes Klühspies](#) [6] und [Karl-Hartmut Blesik](#) (†) [7] gegründet, nachdem das bisherige Transrapid-Forum der Schweriner Volkszeitung (seit ca. 1998) immer von Trollen mit Pöbeleien und Beleidigungen dominiert wurde und als Folge mit Zensur einzelner sachlich gefasster Beiträge [überreagiert](#) wurde [8]. Die Mitgliedergewinnung erfolgte u.a. über eine Transrapid-Mailingliste. An aktivsten aus unserem Verein beteiligte sich dort Helmut März (†).

Nach den ersten zweieinhalb Jahren zogen die Betreiber eine positive Zwischenbilanz:

„Ohne übertreiben zu wollen, kann man sagen, daß das Forum einen gewissen geschichtlichen Beitrag zur Magnetbahndiskussion geleistet hat - einen kleinen zwar, aber eben doch einen signifikanten.“

Es hätten sich sogar zwei Forschungsarbeiten an der Universität Dresden und der Universität Leipzig direkt mit dem Forum verbunden beschäftigt. Außerdem wären die dort vorhandenen Informationen für das Anfertigen von mehreren studentischen Semesterarbeiten hilfreich gewesen. Innerhalb des Beobachtungszeitraums (d.h. ca. 900 Tage) hätte das Magnetbahnforum über 1 Million Klicks, d.h. im Durchschnitt weit über tausend Klicks am Tag, gehabt.



Die Erstellung eines Pressespiegels mit Digitalkopien entsprechend diesem 35 Jahre alten Exemplar mit Analogkopien scheint angesichts mangelnder "Fair Use" Klauseln im europäischen Rechtssystem ein fast unmögliches Unterfangen zu werden. (Repro: Dittmer)

Nachdem vor 10 Jahren die Magnetbahn in Deutschland zugunsten von Lobby-Vertretern geopfert wurde, scheint jetzt das Magnetbahnforum eines der ersten Opfer einer weiteren verlorenen Lobby-Schlacht geworden zu sein. Dennoch scheinen die Interessenvertreter für ein freies Internet den Kampf noch nicht aufgegeben zu haben und bitten um weitere [Unterstützung](#) aus der Bevölkerung [9].

Ein Toot zum Thema wurde unter den Hashtags #IMB #Maglev #Uploadfilter #Leistungsschutzrecht im Fediverse [veröffentlicht](#) [10].

Michael Dittmer

© 2018 GFM-eV, Freigabe für Nutzung durch befreundete Internetplattformen

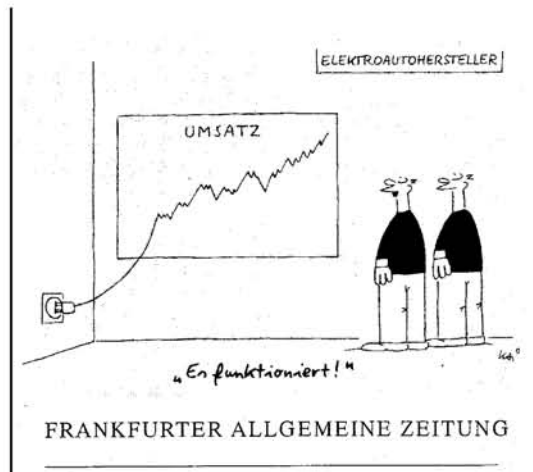
Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

- [1] <http://web.archive.org/web/20180326221052/http://www.maglevboard.net/en/forum>
- [2] <http://digitalcourage.de/2018/06/20/20062018-pm-digitalcourage-kampf-um-uploadfilter-ist-nicht-vorbei>
- [3] <http://web.archive.org/web/20180529173127/http://eutoday.net/news/politics//pressure-grows-ahead-of-key-parliamentary-vote-on-major-shake-up-of-eu-wide-copyright-laws?token=~v8Rq8nVWJwj9xZusV/bof0wwTrT2j9B6>
- [4] <http://netzpolitik.org/2018/urheberrecht-axel-voss-weiss-nicht-genau-was-in-seinem-gesetz-steht/>
- [5] <http://www.heise.de/ct/ausgabe/2018-21-EU-Verbrauchern-drohen-Upload-Filter-4172829.html>
- [6] <http://www.maglevboard.net/en/about/steering-committee/48-prof-dr-johannes-kluehspies>
- [7] <http://www.maglevboard.net/en/about/in-memoriam/77-karl-hartmut-blesik>
- [8] <http://web.archive.org/web/20030808165348/http://www.svz.de:80/forum/transrapid/forum.html>
- [9] <http://netzpolitik.org/2018/julia-reda-der-kampf-um-ein-besseres-urheberrecht-ist-nicht-verloren/>
- [10] <http://mastodonten.de/@gfm>

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

T +49 30 3038 3131

F +49 30 3038 2190

innotrans@messe-berlin.de

Juli 2018

Kd.Nr.: 38686

InnoTrans 2018, 18. – 21. September, Berlin

Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik
Innovative Komponenten • Fahrzeuge • Systeme

Sehr geehrter Herr Dr. Rumpel,

Berlin ist immer eine Reise wert – im September ganz besonders! Die InnoTrans öffnet zum 12. Mal ihre Tore und versammelt die gesamte internationale Bahnbranche in 41 Hallen auf dem Berliner Messegelände unter dem Funkturm. Knapp 3.000 Aussteller aus 60 Ländern zeigen bahnbrechende Weltneuheiten und technische Highlights – ein neuer Rekord. Neben Innovationen direkt auf der Schiene im Frei- und Gleisgelände wird auch das erfolgreiche Format des Bus Displays im Sommergarten fortgeführt und inhaltlich weiter ausgebaut.

Alles auf einen Blick: Mit dem beiliegenden **Fachbesucherflyer** bieten wir Ihnen hilfreiche Informationen – online in 13 weiteren Sprachen. Dazu zählen ein allgemeiner Überblick, Ihr Zeitplan für die InnoTrans Convention, Highlights, Services und vieles mehr.

Auch ein Blick auf die InnoTrans-Website lohnt sich: Finden Sie viele weitere Informationen und tagesaktuelle News der InnoTrans, erfahren Sie mehr über das **Career & Education** Konzept, die Premiere des **HackTrain Hackathon** powered by InnoTrans und vieles mehr. Zusätzlich bietet Ihnen ein interaktiver Hallen- und Geländeplan im **Virtual Market Place®** die Möglichkeit, Ihre eigene InnoTrans Route zu planen und Aussteller vorab zu kontaktieren.

Schnell sein lohnt sich! Nutzen Sie die Vorteile der **vergünstigten Online-Tickets**. Sie können sich Ihr Ticket bequem und einfach unter www.innotrans.de/ticketshop sichern und sparen sich nicht nur Wartezeiten vor Ort, sondern können am Tag der Ticketgültigkeit kostenfrei die öffentlichen Verkehrsmittel in Berlin nutzen. Eine Vor-Ort-Registrierung wird ausschließlich am Eingang Ost sowie am Eingang Halle 9 möglich sein.

Bis bald im September, zur InnoTrans in Berlin!

Ihr InnoTrans-Team

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

Messe Berlin GmbH · T +49 30 3038 0 · F +49 30 3038 2325
www.messe-berlin.de · E-Mail central@messe-berlin.de
Vorsitzender des Aufsichtsrats: Peter Zühlsdorff
Geschäftsführung: Dr. Christian Göke (Vorsitzender), Dirk Hoffmann
HRG Amtsgericht Charlottenburg Nr. 92 HRB 5484

Berliner Sparkasse BLZ 100 500 00, Kto 740004271
BIC (Swift) BELA2333, IBAN DE73 1005 0000 0740 0042 71
Deutsche Bank AG BLZ 100 700 00, Kto 5816558 00
BIC (Swift) DEUT3333, IBAN DE75 1007 0000 0581 6558 00

Schriftverkehr innerhalb der GFM

Sehr geehrter Herr Lenhart,
Herbert Weh ist mitnichten der Vater der der Magnetschwebetechnik, hat aber unabhängig davon ein großen Beitrag zur Entwicklung der Magnetschwebetechnologie, insbesondere in den Bereichen Betriebsleittechnik und Permanentmagnete geleistet.

Ich denke, mit der Implementierung der Magnetschwebetechnik in Deutschland oder weltweit haben wir genug zu tun und sollten uns jetzt nicht auch noch das Thema Energieversorgung mittels Kernenergie ans lädierte Knie binden. Dieses Pferd ist totgeritten und Herr Lenhart, steigen Sie deshalb ab, sonst nimmt Sie keiner ernst .

Ich empfehle Ihnen aber, Ihre Vorschläge doch mal Herrn Musk zu unterbreiten, vielleicht können Sie diesen Herrn überzeugen. Ihre Überlegung Transport von PKW und Anhänger lassen sich sicher auch im Hyperloop realisieren. Das erscheint mir zielführender zu sein, als eine Klage beim Bundesverfassungsgericht einzureichen. Die ehemalige Supratrans Anlage aus Dresden ist inzwischen in Karlsruhe beim KIT angelangt, weit entfernt von einer Testanlage im Maßstab 1:1.

Aufgrund der Vielzahl an regionalen Besonderheiten empfehle ich schließlich, Ihren Ausführungen eine Karte zur besseren Orientierung beizulegen. Und ich wünsche mir, dass Sie die Adventszeit dazu nutzen, sich wieder mehr ihrem Rührpott zu widmen.

Eine besinnliche Weihnachtszeit wünscht
Michael Witt

Von: Oliver Lenhart

Gesendet: Donnerstag, 13. Dezember 2018 01:14

An: Transrapid; gfm

Betreff: Herbert Weh gilt als Vater des Transrapid/ Karlsruhe entscheidet

Sehr geehrte Vereinsmitglieder,
ich habe soeben gelesen, dass Herr Herbert Weh, ein Elektroingenieur, als der Vater der Magnetschwebetechnik gilt.

Vermutlich ist er Ihnen bekannt.

Nun möchte ich noch ein anderes Thema anschneiden.

Wie ich schon bei der Mitgliederversammlung berichtet habe,
plane ich den neuen Markt für die E- Mobilität im Fernverkehrssektor.

Dazu zählt insbesondere die Magnetschwebetechnik.

Der Vorteil: Verkürzte Reisezeiten ohne Stau.

Ich plane den Transport von PKW, auch mit Anhängern, sowie für den Schienenbus der Zukunft.
2,55 m als Fahrzeugbreite schwebt mir vor.

Für diesen neuen Markt bedarf es eines hohen Energiebedarfs.

Es ist der neue Markt für Europa und die nächste Generation.

Es gibt sehr viele Gründe, welche für die Kernenergie sprechen.

Es gibt auch ein Begehren des Volkes für die Kernenergie, weshalb ich ein Volksbegehren, für die Kernkraft, befürworte.

[...]

Der Schlüssel ist: Die Klage.Karlsruhe entscheidet.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit! Mit freundlichen Grüßen
Oliver Lenhart

Von: Oliver Lenhart

Gesendet: Dienstag, 8. Mai 2018 12:58

An: TR

Betreff: Berge und Meer verbinden!

Liebe Vereinsmitglieder,

Deutschland hat im Norden die Meere und im Süden die Berge. Der Kilometer Einzelspur kostet den Steuerzahler nur 1€. Dieser Betrag ist, wer wusste das nicht, nicht auf einmal zu bezahlen.

Um die Berge und das Meer zu verbinden bräuchte man knapp 1000 Kilometer. Ich habe errechnet, dass die Einzelspur, für eine 1000 Kilometer lange Strecke nur 2,10 € pro Steuerzahler im Monat kosten würde. Das entspräche dem Preis einer Bratwurst, die man im Fahrpreis einkalkulieren könnte.

Kemper in Nortrup, wo auch der Transrapid nun als Ausstellungsstück steht, könnte diese Würste liefern. Des weiteren habe ich mir gedacht, weil der ICE sich auf dem Markt des Transrapid bewegt, die Magnetschwebetechnik für den Transport von PKW zu nutzen, so wie es der Zug unter dem Ärmelkanal, der Eurostar, tut. Dieses Konzept könnte sich betriebswirtschaftlich lohnen.

Mit der Doppelspur könnten, über die Betriebszeit von 60 Jahren, beim 24 Stundenbetrieb, (wie auf Autobahnen üblich), 1 Mrd. PKW befördert werden. Die Doppelspur würde 40 Millionen Euro pro Kilometer kosten. Auf 1000 Kilometer beträgt das Bauwerk 40 Milliarden, was 40 Euro pro PKW entsprechen würde. Hinzu kommen natürlich noch die Betriebskosten.

Für 1000 Kilometer braucht ein PKW auch 100 Euro. In den Ferien, wenn die Autos oft im Stau stehen, wäre ein solches Transportsystem ein wahrer Segen. So braucht man beispielsweise von Zürich nach Hamburg, für gewöhnlich, 10 Stunden. In den Ferien muss man 12 Stunden und mehr rechnen, wenn man mit dem eigenen PKW anreist.

Für die knapp 1000 Kilometer lange Strecke habe ich an folgende Verbindung gedacht:

Zürich - Stuttgart - Frankfurt a. M. - Dortmund - Bremen - Hamburg (TU Harburg).

Das hat auch damit zu tun, dass ich nach einer Strecke ohne Flugverkehr gesucht habe.

So kam ich auf Stuttgart - Zürich, als ersten Abschnitt, welchen ich vor ein paar Jahren dem Schweizer Ministerium für Verkehr und Energie vorschlug. Man zeigte großes Interesse und war sehr angetan.

Für alle Stationen, außer für die Endstation, habe ich an die Flughäfen gedacht.

Ich möchte hinzufügen, dass Frankreich ein interessanter Markt wäre. Dort gibt es die europaweit höchste PKW- Maut und auch die Kernkraft. Mit dem PKW nach Paris zu fahren, das kostet, ab Saarbrücken, knapp 30 Euro Maut und mehr als 30 Euro für den Kraftstoff. 60 Euro für gerade einmal 350 Kilometer ist kein geringer Preis.

Mit dem ICE/ TGV ist es selbstverständlich noch teurer. Diese Züge fahren die Innenstadt an und brauchen für die Strecke knapp 2 Stunden. Meine Idee ist es, Paris etwas anders an Deutschland anzubinden. Es würde ein Familien- und kinderfreundliches Ziel enthalten.

Das Ziel wäre das Disneyland Paris. Von dort aus kann man mit der U- Bahn die Innenstadt erreichen, aber auch mit dem Auto, verständlicher Weise. Das Ziel liegt östlich von Paris, was ein paar sehr wertvolle Kilometer spart. Man würde es in einer Stunde mit dem Transrapid schaffen.

Möchte man noch ein paar Kilometer sparen so ergibt sich Saarlouis als nahestete Station.

Zum Disneyland Paris zu bauen, würde 14 Milliarden Euro kosten.

Zugleich wären Einnahmen bis zu 62 Milliarden möglich.

Paris ist immer eine Reise wert.

Hamburg - Berlin in nur einer Stunde. Das mit dem eigenen PKW.

Auch das könnte ein Markt sein.

Theoretisch ist es möglich.

Praktisch? - Warum nicht?

Das war es aus meiner Sicht.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Lenhart

Betreff: AW: Berge und Meer verbinden!

Datum: Dienstag, 10. Mai 2018 09:21

Von: Michael Witt

An: Oliver Lenhart

Kopie (CC): TR

Guten Morgen Herr Lenhart,

bitte legen Sie doch mal Ihre kostenmäßigen Ansätze offen. Bei 44 Mio. Steuerzahlern in D würde nach Ihrem Ansatz der km Einfachspur 44 Mio. € kosten, was um mindestens 100% überhöht ist. Und etwas später kostet der km Doppelspur nun 40 Mio. €?? Wie geht das zusammen??

Wie kommen Sie denn auf Ihre Bratwurstkosten pro Steuerzahler und Monat? Und wie berücksichtigen Sie die vielen Vegetarier und Veganer? Die Firma Kemper wäre sicher mit der Verteilung dieser Menge überfordert.

Der Transport von PKWs macht betriebswirtschaftlich schon gar keinen Sinn, da für die Be- und Entladung und die Wartezeit an den Bahnhöfen für die spezifischen Linienzüge viel zu viel Zeit benötigt würde und die kurze Reisezeit mit der Magnetbahn damit verloren gehen würde.

Ein 24h Betrieb ist illusorisch, da Wartung und Instandhaltung von Fahrzeugen und Strecke notwendig werden.

Und was passiert außerhalb der Feriensaison?? Wie groß ist da die Nachfrage??

Und wieso gibt es zwischen Zürich, Frankfurt, Stuttgart und Hamburg plötzlich keinen Flugverkehr mehr ?

Wie kommen Sie auf 62 Mrd. Einnahmen für die Strecke Paris-Saarbrücken(D)?? und das nach Disneyworld Paris, wo kommen denn da die vielen kleinen Kinderchen her, für die Sie sowieso keinen Normaltarif verlangen können. Und Frankreich hat seit 1981 den TGV und braucht keine Magnetbahn zusätzlich!!!

Bitte keine illusionistischen Mails mehr, bei denen Sie x-beliebige Werte auf den Tisch werfen und miteinander mischen, die durch nichts belastbar sind. Vielmehr sind diese hinsichtlich der verwendeten Daten einfach falsch, unplausibel und vielfach verwirrend und zeigen, dass Sie das Thema logisch rational nicht durchdringen können. Bleiben Sie uns daher bitte als Koch erhalten, schreiben Sie Kochbücher aber lassen Sie die Finger von der Magnetbahn.

Mit besten Grüßen

Michael Witt

Betreff: AW: Kleinstwägen quer transportieren!

Datum: Sonntag, 18. März 2018 10:52

Von: Michael Witt

An: Oliver Lenhart; Köhler, Reiner; TR

Sehr geehrter Herr Lenhart,

Fahrräder können Sie noch dichter in dem Magnetbahnfahrzeug packen, die Fahrzeugbreite bei der Magnetbahn nach Gusto beliebig verändern ist Illusion, denn es gibt ja eine Reihe von zu berücksichtigenden anderen Komponenten außer der Fahrzeugzelle, die damit korrelieren und die Logistik sowie die neuen Fahrzeuge für den Transport der Kleinwagen ist nicht von Zauberhand zu machen, ganz nach dem Motto von Pipi Langstrumpf: ich mach mir die Welt, wie sie mir gefällt.

Schon 1972 hatte man große Zweifel an dem Angebot, gleichzeitig PKW und Fahrer mit der Magnetbahn zu transportieren. Inzwischen finden sich überall Mietwagenfirmen und Carsharing Angebote vor Ort, also was soll dieser energetische und transportökonomische Unsinn?

Zu Ihren weiteren energetischen Betrachtungen und Schlussfolgerungen empfehle ich das Studium von Unterlagen zum Erstsemester Elektrotechnik.

Bitte nehmen Sie zur Kenntnis, dass sich in den Jahren 2008/9 DB und BMV von der MB Anwendung in Deutschland endgültig verabschiedet haben. daher verschwenden Sie nicht ihre kostbare Zeit, sondern kreieren Sie etwas Köstliches am heimischen Herd. Denn es gilt das Sprichwort: Schuster bleib bei deinen Leisten oder hier in Ihrem Fall: Koch bleib an deinem Herd.

Mit sonntäglichen Grüßen

Michael Witt

Von: o-lenhart@t-online.de

Gesendet: Samstag, 17. März 2018 21:53

An: Köhler, Reiner; TR

Betreff: Kleinstwägen quer transportieren!



Sehr geehrte Vereinsmitglieder, sehr geehrter Herr Köhler,

der Transrapid hat eine Breite von 3,40m als Innenmaß. Würde man das Fahrzeug auf nur 3,80m verbreitern, was nur 20 cm pro Seite entspricht, so könnte man eine Zahl von Kleinstwägen transportieren. Am besten, man macht es auf 4 Meter, oder 4,10 cm so passt mein Wagen auch noch rein. Auch sind die Kleinwägen nicht sehr breit, so dass sie, ohne die Spiegel einzuklappen, in eine Parklücke von 2m passen. Die Breite des Fahrzeugs, ist samt Spiegel, nur 2 m. So ein Fahrzeug hat eine Leistung von um die 50 KW.

Der Transrapid kann in Abständen von 3 Minuten fahren. PKW fahren in Abständen von 3 Sekunden.

Zeitlich gesehen, ist das der 60 fache Abstand. Multipliziert man 50 KW mit 60, so ergibt das 3 KW. Da der Transrapid 30 - 35 MW braucht, so ist das das 10- 12 fache. Da pro Sektion 12 dieser kleinen PKW passen, so ist das gut und passend. Bei einer Mindestfahrzeuglänge von 2 Sektionen pro Zug, ergibt das eine Energieersparnis. Nach der Beschleunigungsphase braucht der Zug nur noch 9 MW. Da man mindestens die halbe Fahrtzeit spart, spart man sogar noch sehr viel mehr. Auch macht es zukünftig, mit dem Transrapid, Sinn, ein Elektroauto zu kaufen, denn man kann es während der Fahrt, induktiv laden. Man bekommt also die "Tankfüllung" geschenkt. Wo gibt es denn so etwas?-- Nur im Transrapid.

Vor Ort sind die Kleinwägen dann mobil und werden auf der Rückfahrt wieder geladen.

Die Essener Konzerne sollten es machen. [...] Mit freundlichen Grüßen Oliver Lenhart

Betreff: AW: Vom Flughafen - direkt zum Hotel
Datum: Dienstag, 29. Mai 2018 08:24
Von: Michael Witt
An: Oliver Lenhart; Dittmer/ Pro Transrapid, Michael; TR

Sehr geehrter Herr Lenhart,

eine MB Anbindung des Flughafens Schönefeld wurde bereits in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts intensiv untersucht. Jedoch ohne Erfolg, dies unter anderem auch, weil eine solche Strecke für ein Langstator System viel zu kurz war und die Höchstgeschwindigkeit nicht ausgespielt werden kann. Die Kosten für eine Doppelspur Strecke mit rund 500 Mio. € lassen sich nicht durch Besucher von Einzelveranstaltungen finanzieren.

Die Logistik des Gepäcktransports im Luftverkehr gehorcht anderen Bedingungen, eine hotelspezifische Vorsortierung pro Flugzeug ist z. B. organisatorisch nicht machbar, und damit hängt die Wartezeit auf das Gepäck von zumeist externen Faktoren ab und hat mit dem MB-Verkehrssystem nichts mehr zu tun. Damit ergeben sich insgesamt kaum nennenswerte Zeitvorteile durch das MB System.

Und schließlich macht die Anbindung nur eines Hotels für Sonderveranstaltungen wahrlich keinen verkehrlichen Sinn, denn viele Reisende der Stadt Berlin kommen nicht mit dem Flieger und werden nicht im Estrel nächtigen sondern in anderen Hotels wohnen.

Beste Grüße

M. Witt

Betreff: Vom Flughafen - direkt zum Hotel
Datum: Dienstag, 29. Mai 2018 06:21
Von: Oliver Lenhart
Antwort an: Oliver Lenhart
An: Dittmer/ Pro Transrapid, Michael: TR

Sehr geehrte Herren des Vereins der Pro Transrapid,

ich habe Koch gelernt.

Damals, im Jahr 2000, lernte ich in einem kleineren Hotel diesen Beruf.

Der Eigentümer dieses Hotels kannte den Küchenchef des größten Berliner Hotels, dem Hotel Estrel.

Wir durften dort, im Rahmen eines Betriebsausflugs, hinter die Kulissen schauen.

Als ich dort zu Gast war, tagte Seat, der Automobilhersteller dort.

Mehr als 1000 Gäste speisten dort zeitgleich zu Abend.

Nun, vom Flughafen Schönefeld sind es nur 14 Kilometer zum Hotel Estrel in Berlin.

Wer an diesem Flughafen landet, könnte zukünftig, ohne Wartezeit auf das entsprechende Gepäckstück, sondern direkt zum Hotel, mit dem Transrapid, ganz entspannt weiter reisen.

Das Gepäck kann in den entsprechenden Transportboxen im Flugzeug, separat für das Hotel gelagert werden.

Diese Transportboxen müssten dann nur noch vom Flugzeug in den Transrapid - Zug verladen werden.

Dies müsste zeitgleich mit dem Umsteigevorgang der Passagiere erfolgen.

Am Hotel können Pagen das Gepäck in Empfang nehmen und direkt auf die Zimmer der Gäste verteilen.

Die Fahrtzeit vom Flughafen zum Hotel würde nur knapp 3 Minuten dauern.

12 Fahrten pro Stunde wären möglich. Bei der Doppelspur wären es 24.

Vom Flugzeug direkt zum Hotel - ein Service der Superlative und ein weltweiter Markt.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Lenhart

Betreff: Zu einer Sendung des Transrapid in Shanghai

Datum: 2018-04-07T00:29:22+0200

Von: Horst Severin

An: Mike Witt

Sehr geehrter Herr Witt

Im Fernsehsender NTV ist gerade eben eine positive Sendung über den Einsatz des Transrapids in Shanghai zu Ende gegangen. Wieder einmal hat es in der Seele weh getan, wenn man bedenkt, daß es zwischen Hamburg und Berlin die erste kommerzielle Transrapidstrecke geben könnte. Im Vorfeld der Landtagswahlen in Nordrhein-Westfalen, war ich mit verschiedenen Politikern im Gespräch, auch im Vorfeld der Bundestagswahl, nach den Wahlen, haben sie mir eine Abfuhr erteilt. Das ist ein Trauerspiel, daß man fast darüber nur armes Deutschland sagen kann und die Sorge hegt, daß wir dabei sind unseren Hochtechnologiestandort im Begriff sind, auch verbunden mit anderen Technologien wie induktive Stromübertragung und supraleitenden Kabeln, die Strom ohne Verluste zum Verbraucher transportieren vor die Wand zu fahren und unseren Industriestandort auch in Folge dessen negative Auswirkungen haben wird in der Zukunft. Das erscheint mir eine negative Zukunft und Richtungsweisende Perspektivische Aussicht für unser Land zu sein. Dies ist meine große Sorge.

Meine Frage an Sie, die ich schon einmal gestellt habe. Wäre es möglich bei der Bundesregierung gemeinsam vom Internationalen Maglev-Board und von unsere Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnik eine Anhörung bei der Bundesregierung zur erwirken, um für den Bau einer Transrapid - Strecke für den Personenverkehr zu werben? Bei allen technischen Entwicklungen in der Welt erscheint mir der Transrapid, ich meine Sie hätten dies sogar selber einmal erwähnt, trotz vielleicht auch überragender Fortschritte bei der Entwicklung in anderen Ländern, er immer noch eine Überragende fortschrittliche Technologie ist. Vielleicht wenn wir das gemeinsam auf den Weg bringen, können wir etwas erreichen

Ein gemeinsames Argumentationspapier die für die Einführung der Magnetbahn spricht, könnte den gewünschten Erfolg vielleicht erbringen. Meiner Meinung nach dürfen wir es nicht dabei belassen, daß andere Länder auf deutscher Grundlage im Begriff sind, unsere Technologie zu vermarkten und wir technisches Know-How verlieren.

Obwohl ich in Berlin gelernt habe diesen Techniker und Ingenieure aus aller Welt meinen Respekt und Anerkennung auszusprechen und es zu dem diesen Leuten auch gönne. Wir haben gewaltige Verkehrsprobleme in unserem Land, die mit den Mitteln mit denen unsere Bundesregierung glaubt sie zu lösen und nur die Symptome behandelt - aber nicht die Wurzeln.

Ich habe mich dabei auf Magnetschwebetechnologie ob im Hochgeschwindigkeits- oder im unteren Geschwindigkeitsbereich und in der Elektromobilität auf den Einsatz von induktiver Stromübertragung von Akkus, oder auch mit induktivem Direktantrieb durch Induktionskabeln, auch für Elektrofahrzeuge, die den Strom von der Brennstoffzelle beziehen, oder auch von Motoren die mit Gas betrieben werden, festgelegt. Ich werde diese Brief auch an Herrn Professor Klühspies mailen. Wie gesagt wie man in Deutschland mit technischen Revolutionen umgeht, ist ein Trauerspiel. Vielleicht sollten Sie und Herr Klühspies einmal über meine Überlegung nachdenken.

Wir haben unsere Regierung gewählt und wir sind ein Teil unseres Volkes, das auch verantwortungsvoll auch gegenüber nachkommenden Generationen sich einsetzt, ihnen eine Zukunftsperspektive zu ermöglichen.

Mit freundlichem Gruß, Ihr Magnetschwebe Fan Horst Severin.

Betreff: Re: Ich versuche zu überzeugen, wovon ich selbst überzeugt bin

Datum: Donnerstag, 10. Januar 2019 08:29

Von: Mike Witt

An: Oliver Lenhart; Horst Severin; Transrapid; gfm

Guten Morgen Herr Lenhart,

lassen sie es mich in Anlehnung an Helmut Schmidt so formulieren:

wer Visionen hat, sollte erstmal zum Arzt gehen.

Denn davon sprechen Sie, noch weit weg von einem seriösen, konkreten, belastbar und diskussionswürdig formulierten verkehrswirtschaftlichen und verkehrstechnischen Konzept, das nicht mal im Ansatz erkennbar wäre. Eine wilde Kombination von technischen Entwicklungen ist kein Konzept.

Und seien Sie zurückhaltender hinsichtlich Kontaktabbauung bis zur industriellen Vorstandsebene, sonst wird Ihnen auch dorthin bald der Kontakt gerichtlich verboten.

Glauben Sie mir bitte, niemand will Ihnen Böses, sondern man möchte Sie nur vor weiteren Enttäuschungen bewahren.

Konzentrieren Sie sich auf das, was Sie gelernt haben, ganz im Sinne von: Koch bleib an deinem Herd.

Mit besten Vereinsgrüssen

Michael Witt

Betreff: Nachtrag zu meiner ersten Mail

Datum: 2019-01-09T15:56:27+0100

Von: Horst Severin

An: Oliver Lenhart

Hallo Oliver

Entschuldige bitte,, Meine erste etwas schroffe Antwort" Das mit dem Besuch bei Bögl steht wirklich noch nicht feste,

das hängt davon ab, wann die Firma Bögl Besuche auf der Anlage zu lassen.

Danach wollte ich Herr Kotzbauer im neuen Jahr fragen. Natürlich kann ich Dich nicht daran hindern der Firma Bögl Dein

Konzept vor zu stellen. Aber dann ist das Deine private Sache dies zu tun. Wenn sich Herr Kotzbauer mit Deinem Konzept

beschäftigen will, ist das auch ok. Nur wenn Du im Namen unseres Verein sprichst, solltest Du vorher unseren ersten Vorsitzenden

fragen.Wir haben bei der letzten Mitgliederversammlung beschlossen, dass es für bestimmte Aufgaben Zuständigkeiten gibt.

Es ist nicht gut wenn viele Köche in einer bestimmten Angelegenheit rühren, dann kann es passieren das der andere Gesprächspartner den

Überblick und das Interesse an uns verliert.Wie hast Du Dir das denn vor gestellt, wolltest Du Herrn Kotzbauer Dein Konzept bei einem Besuch vorstellen ?

Viele Grüße Horst

Betreff: Für wann ist der Besuch bei Max Bögl geplant?

Datum: Mittwoch, 9. Januar 2019 02:06

Von: Oliver Lenhart

Antwort an: Oliver Lenhart

An: Transrapid; gfm

Sehr geehrte Vereinsmitglieder,

ich möchte interessenshalber fragen, für wann der Besuchstermin bei Bögl geplant ist.

Ich habe soeben Herrn Kotzbauer informiert, dass mir ein wirtschaftliches Konzept vorschwebt.

Er hatte mich gebeten, mich im neuen Jahr noch einmal zu melden. Das habe ich hiermit getan.

Ist schon ein Termin geplant?

Ich wünsche eine schöne Zeit.

Mit freundschaftlichen Grüßen

Oliver Lenhart

24. int. Maglev Konferenz 2018 in St. Petersburg

Bericht von Matthias Latteyer (GFM e.V.)

Die 24. Internationale Konferenz über die magnetischen schwebenden Fahrsysteme und Linearantriebe Maglev (MTST 2018) fand vom 5. bis 8. September statt. Es waren vier Tage voller Höhepunkte auf der weltweit wichtigsten Tagung zur Magnetschwebetechnik.

Als Teilnehmer der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnik kurz GFM e.V. waren mit mir dabei Herr Ulrich Tang aus Essen, Herr Wouter van Gessel, aus Amsterdam.

Unter der Kooperation des International Maglev Board fand diese Konferenz zum ersten mal in der Russischen Föderation statt.

Ort der Veranstaltung war die State Transport University (PGUPS) von Emperor Alexander I St. Petersburg.

An der Konferenz nahmen 358 Teilnehmer teil, darunter 188 aus Russland und 170 aus 22 Ländern (China, Europa, Japan, Südkorea, Brasilien, USA, Marokko u.A.). Es gab mehr als 80 Referenten. Die Teilnehmer waren Vertreter führender Maschinenbau-, Elektro-, Transport-, Logistikunternehmen und großer Forschungsinstitute, Universitäten, Denkfabriken, sowie interessierter Nachwuchs um sich über neueste Entwicklungen der Technik für das 21. Jahrhundert auszutauschen.

Nach der Registrierung versammelten sich alle Teilnehmer der Tagung im großen Hörsaal zur Eröffnungs-Zeremonie, zu der der Gouverneur von St Petersburg, Herr Georg Poltavchenko, Herr Vladimir Chepets Chef der Russischen Eisenbahn aus Moskau, der Rektor der Universität Herr Alexander Panychev und andere Teilnehmer aus der ganzen Welt begrüßten. Nachdem der Studentenchor eine Hymne gesungen hat, gab es anschließend ein Fotoshooting



Die Teilnehmer auf der Maglev Konferenz 2018 - Foto aus dem Hörsaal der Universität

Danach gab es Berichte über aktuelle Entwicklungen im Bereich der globalen sowie regionalen Bereichen von bereits bestehenden Magnetbahnstecken und Projekten. Berichtet wurde von Herrn Hiroyuki Ohsaki über dem Bau der Strecke Osaka – Nagoya – Tokio in Japan.

Berichtet wurde weiter von der Magnetbahnstecke S1 in Peking, wie auch der regionalen Magnetbahn in Changsha, China, der Incheon Airport Maglev Bahn in Südkorea sowie dem Transrapid in Shanghai. Sie alle werden betrieben als Anbindung zu den Flughäfen. Sie basieren auf elektromagnetischen Systemen (EMS).

Herr Anatoly Zaitsev aus St. Petersburg gab ein Statement zu den Aussichten einer Ost-West Anwendung der Magnetbahn für den Frachtverkehr zwischen St. Petersburg und Moskau. Herr Johannes Klühspies aus München berichtete über Perspektiven und Hindernisse der Magnetbahn.

Herr Guobin Lin aus Shanghai hielt seinen Vortrag über aktuelle Anwendungen und Entwicklungen der Magnetbahn in China.

Nach der Mittagspause ging es weiter mit einem Bericht von Herrn Friedrich Löser aus München zur Magnetschwebetechnologie in der Aufzugbranche am Beispiel von kabellosen Aufzügen im Testturm in Rottweil.

Anschließend berichtete Herr Laurence Blow aus Waschington D.C.. Er hat mitgeteilt dass es in den Vereinigten Staaten von Amerika nur noch ein Projekt gibt, daß derzeit weiterverfolgt wird. Es handelt sich um die Strecke von Washington nach Baltimore (Flughafen) mit einer Entfernung von ca. 33 Meilen.

Herr Sergei Smirnov aus St. Petersburg befasste sich mit den Möglichkeiten der Beförderung von Frachten auf der Welt mit Maglev-Technologie.

Herr Sven Körner aus Dresden widmete sich dem Thema der eigentlichen Schlüsseltechnologie, der Hochgeschwindigkeitsmagnetbahn.

Wegen der Fülle von Informationen und Vorträgen wurde zum Nachmittag hin die Veranstaltung in 4 Sektionen aufgeteilt :

1. SEKTION - Transportsysteme

Insbesondere wurden hier die Vorteile der Magnetbahn gegenüber dem herkömmlichen Rad/Schiene System präsentiert.

2. SEKTION - Teilsysteme der Magnetbahnen

Hier wurden verschiedene Antriebsmöglichkeiten vom Linearmotor, elektrodynamischen, bis zum supraleitenden Magneten, Induktionsantrieben und die Permanentmagnete behandelt.

3. SEKTION - Betriebssicherheit und Rahmenbedingungen

In dieser Gruppe wurden Angelegenheiten wie die Überprüfung der Fahrbahn, die Sicherheit und Funktion im Betrieb und die Wirtschaftlichkeit vorgetragen.

4. SEKTION - Derzeitige Stand und neue Ideen

vom geschichtliche Rückblick (Prof. Weinberg 1911) über den aktuelle Status bis hin zu den neuen Ideen (Hyperloop) wurde vorgetragen. Auch Einflüsse von Magnetfeldern auf den menschlichen Organismus waren ein Thema, das von der biologischen Abteilung der Universität untersucht wird.

Am Abend gab es ein weiteres Highlight, alle Teilnehmer wurden vom Rektor eingeladen.



Empfang beim Rektor - White Hall Yusoupov Palace

Es gab ein reichhaltiges Buffet mit exzellentem Essen. Es spielte eine Musik Band für die Gäste. Es war leicht in dieser lockeren Atmosphäre Kontakte zu knüpfen und Informationen auszutauschen. Es waren übrigens sehr viele bekannte Gesichter von der Maglev Konferenz 2016 in Berlin dabei. So waren es sehr spannende und informative Tage.



Podiumsdiskussion im Hörsaal (v. l.n.r. Sven Körner, Laurence Blow, Guobin Lin, Johannes Klühspies, Hiroyuki Ohsaki, Anatoly Zaitsev, Friedrich Löser, Sergei Smirnov)

Schwerpunkthemen auf der Konferenz waren die Umweltverträglichkeit als auch Permanentmagnete, die für die Beförderung von schweren Containern favorisiert sind.



Im Hörsaal Hr. Tang und Hr. Latteyer (GFM)

Ein weiterer Höhepunkt war abschließend die Poster Session. Hier waren Vertreter von Highspeed Maglev, Urban Maglev, Cargo Maglev, Linearmotoren, Supraleiter und Ihre Anwendungen, Permanentmagnete, Fahrwege und Infrastruktur, Zuverlässigkeit und Sicherheit, seillose Aufzüge, Marketing und vieles mehr, ganz nah in Kontakt mit uns.



Poster Session

Das schönste Erlebnis dort war für mich die Möglichkeit entsprechende Fachleute zu kontaktieren um von den neuesten Forschungsergebnissen etwas mit zu bekommen.

Wir hatten eine sehr angenehme Zeit und waren rundum exzellent versorgt. Nach dem offiziellen Programm hatten einige von uns die Exkursionen zur Besichtigung der Hermitage, Peter-Paul Fortress, Peterhof sowie dem neuem Eisenbahn-Museum mitgemacht (Geführtes Rahmenprogramm, begleitet von der Universität). Als Teilnehmer möchte ich mich, an dieser Stelle recht herzlich bedanken bei der Universität und dem Int. Maglevboard für die hervorragende Organisation und Durchführung der Konferenz.

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

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



Umweltbewußt in die Zukunft -
Wirtschaftlichkeit für Europa

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

Dittmer – Düvelsbeker Weg 14 – D-24105 Kiel

Christian Ude
Kaiserplatz 10
80803 München

L

J

Kiel, 11.03.2018

Das Microsoft-Dilemma - Europa als Softwarekolonie – Lobby-Interessen – Transrapid

Sehr geehrter Herr Ude,

als ich vor 20 Tagen den ARD-Bericht „Das Microsoft-Dilemma - Europa als Softwarekolonie“ und Sie in dem Interview sah, wurde ich gleichzeitig an die Ereignisse erinnert, die nunmehr 10 bis 15 Jahre zurückliegen.

Dem Bericht ist zu entnehmen, daß Sie nunmehr Ihr persönliches „Transrapid-Desaster“ erlebt haben. Mit diesem geflügelten Wort meine ich ganz allgemein das Aus für ein zukunftsweisendes Projekt, zu dem nicht nur das Transrapid- sondern auch das Limux-Projekt zählt.

Wie fühlt es sich denn an, mitanzusehen zu müssen, wenn ein solches Projekt zugunsten von Lobbyisten geopfert und Ihre Unabhängigkeitserklärung vom „Digitalen Kolonialismus“ mit Füßen getreten wird?

Von meiner Seite her fühlt es sich nicht gut an, da ich in Sachen Open Source Software bei Ihnen bin, aber in Sachen Bahnverkehr eben nicht. Denn Sie haben auch dazu beigetragen, daß sich Politiker und Industrie geschlossen von der Magnetbahn verabschiedet haben und andere Lobbyisten zu lachenden Dritten gemacht haben, obwohl Sie ursprünglich, als die Streckenführung auch das Messegelände München-Riem anbinden sollte, noch für den Transrapid waren.

Hohe Verschleißkosten des Rad-Schiene-Systems werden offenbar ähnlich als gottgegeben hingenommen wie – trotz Rabatt – hohe Lizenzkosten für Microsoft-Produkte. Und auch allein die Tunnelbaukosten für die 2. Stammstrecke sind schon deutlich höher als die komplette Transrapid-Strecke jemals kosten sollte. Nach den gleichen Maßstäben betrachtet, wäre die 2. Stammstrecke ebenfalls sofort zu begraben.

Und der Umbau der Software-Landschaft wird ebenfalls seinen Tribut fordern. Desweiteren kann der Benutzer eines IE (Internet Explorers) und anderen Microsoft-Produkten ebenso bei auftretenden Trojanern entgleisen wie – mit geringerer Wahrscheinlichkeit – der Benutzer eines ICE (InterCity Experimental) und anderen Bahnprodukten bei betrieblichen Störungen. Meldungen in der vergangenen Woche zum jüngsten Bundeshack über die mögliche Zuhilfenahme von Microsoft Outlook¹ bestätigen die Befürchtungen vieler Fachleute. Sich Lobbyinteressen hinzugeben – was Sie vermutlich in einem Fall getan haben und in dem anderen Fall nicht – ist eben schädlich für die Allgemeinheit und den Steuerzahler.

In diesem Sinne hoffe ich, daß die Politiker in Sachen OpenSource und Magnetbahn eines Tages zu einer besseren Einsicht kommen und verbleibe

hochachtungsvoll

Michael Dittmer

Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie

Fördermitglied der Free Software Foundation Europe (FSFE)

Dieser Brief wurde mit LibreOffice auf einem Ubuntu-Rechner erstellt und als OpenDocument abgespeichert.

¹ <https://www.heise.de/security/meldung/Bundeshack-Daten-sollen-ueber-Outlook-ausgeleitet-worden-sein-3987759.html>

In eigener Sache: Software ohne Rechtschreibreform

Wenn Sie die neuen Regeln nicht verwenden möchten, aber ihre Textverarbeitung versucht, Sie zu zwingen

"TROTZDEM, EINS VERSPRECHE ICH IHNEN, MEINE DAMEN UND HERREN: SOLCH EINEN SCHWACHSINN WIE SCHIFFFAHRT MIT DREI "F" UND BALLETRUPPE MIT DREI "T" WERDE ICH NIE SCHREIBEN, SELBST WENN ICH DANN EINE SCHLECHTE NOTE BEKOMME."

ULLI WICKERT IN DER ARD-SENDUNG "TAGESTHEMEN" VOM 3. JUNI 2005

Das [Bundesverfassungsgericht](#) hat vor 20 Jahren Personen außerhalb des Schulbereichs das Recht zugestanden, die hochwertigen klassischen Schreibweisen weiter zu verwenden [1]. Doch viele Computerprogramme untergraben dieses Recht, wenn sie den Benutzer gegen seinen Willen zur Einhaltung der neuen Regeln drängen wollen. Dabei gibt es durchaus Möglichkeiten, sich dieser Einflußnahme zu entziehen. Auf der [GFM-eV-Homepage](#) stehen hier für einige Anwendungen Tips zur Verfügung [2], wie sich die neue Rechtschreibung abschalten läßt. Außerdem wurde 2008 hier ein kritischer Rückblick [3] auf den [Zeitgeist](#), veröffentlicht, der nach Meinung des Autors letztendlich zum Transrapid-Aus und die „Schlechtschreib-Reform“ führte. Mit den Folgen müssen wir leben: Der Bahnverkehr und die Rechtschreibfähigkeiten der Schüler wurden jedenfalls nicht besser.

Microsoft Office

Alle Versionen bis einschließlich Microsoft Office 97 verwenden ein Wörterbuch mit klassischer Rechtschreibung. Ab Microsoft Office 2000 bis einschließlich 2007 läßt sich unter

Extras -> Optionen -> Rechtschreibung (-> Rechtschreibung und Autokorrektur)

in der Registerkarte das Häkchen Neue Deutsche Rechtschreibung entfernen.

Ab Microsoft Office 2010 funktioniert das unter

Datei -> Optionen -> Word-Optionen -> Dokumentenprüfung

-> Bei der Rechtschreibkorrektur in Microsoft Office-Programmen

in dieser Einstellungs-Gruppe das Häkchen Deutsch: Neue Rechtschreibung verwenden entfernen.

LibreOffice / OpenOffice

Für Versionen ab 3.3 steht die Programmiererweiterung `dict-de_DE-1901_Oldspell_2017-06-22.oxt` zum Herunterladen zur [Verfügung](#) [4]. Nach Aufruf einer LibreOffice-Anwendung kann die heruntergeladene Datei unter

Extras -> Extension Manager -> Hinzufügen

hinzugefügt werden. Falls die neuen Schreibweisen überhaupt nicht erwünscht sind, muß das bestehende Sprachpaket im Extension Manager entfernt werden. Dabei muß der OpenOffice Schnellstarter beendet sein (dieser ist nach dem Start als Symbol links neben der Systemzeit zu erkennen).

Mozilla Firefox / Mozilla Thunderbird

Auf der Homepage von [Uwe Schlenther](#) [5] stehen für Mozilla Firefox und Mozilla Thunderbird jeweils ein Sprachpaket in "vernünftiger" Schreibweise zur Verfügung. Die Übersetzungen aus dem englischen entsprechen dann den Empfehlungen der Schweizer Orthographischen Konferenz (SOK) und verwenden die lesefreundliche Adalungsche Schreibweise. Für beide Programme gibt es außerdem ein Wörterbuch mit den klassischen Schreibweisen für die eingebaute Rechtschreibprüfung. Eine Firefox Erweiterung namens ClassGerman bietet sogar während des Betrachtens deutschsprachiger Seiten im Internet eine Umwandlung in fast klassische Rechtschreibung an. Diese wurde auch für die neusten Versionen von Firefox aktualisiert.

Michael Dittmer

© GFM-eV 2018

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] http://www.bundesverfassungsgericht.de/entscheidungen/rs19980714_1bvr164097.html

[2] <http://www.gfm-magnetbahn.org/de/ortho/index.html>

[3] http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Vor_10_Jahren_Rechtschreibreform_und_noch_kein_Transrapid.pdf

[4] <http://extensions.libreoffice.org/extensions/german-de-de-1901-old-spelling-dictionaries>

[5] <http://www.vernuenftig-schreiben.de/>

Glosse der Redaktion.

Es gibt ein Lebewesen auf dieser Erde, welches in Symbiose mit Wasserschnecken schon lange und auskömmlich lebt. Daher sollte man meinen, daß es sich im Wasser, im Wege der Arterhaltung, leicht auf andere Schnecken übertragen kann und somit in seiner Existenz gesichert, weiterhin und zufrieden leben könnte. Weit gefehlt, aus Gründen die es wert wären genauer erforscht zu werden, bedarf es bei der Entwicklung dieses genannten Tieres eines gewissen Aufenthalts in einem Vogelmagen, was kein leichtes Unterfangen für ein flugunfähiges Wassertier ist, sollte man meinen.

Aber die Evolution bückelte ihren Überschwang dergestalt aus, indem sie dieser Gattung die Fähigkeit verlieh, das Gehirn des Wirtstieres so zu manipulieren, daß dieses seinen vertrauten Lebensbereich Wasser verläßt, den nächst stehenden Baum erklimmt, seine Farbe ins Grelle wechselt und dann auch prompt und wie geplant von einem Vogel gesehen und aufgefressen wird. Die Rückkehr danach ist einfach, die Verdauungsreste samt Symbiot scheidet der Vogel, vornehmlich im Fluge, auf natürlichem Wege aus. Trifft er dabei eine Wasserfläche, ist alles gut, wohingegen eine harte Landung Pech bedeutet und zur Auslese führt.

Was hat das nun alles mit Magnetschwebetechnik zu tun, werden sie fragen? Nun, nicht direkt, aber im Land in der Mitte Europas wurde schon immer getüftelt und erfunden, Bildung und Forschung hochgehalten so, daß danach Eigennutzung und Export jedem vernünftigen Menschen nur logisch hätten erscheinen müssen. Aber nein, ganz offensichtlich bedarf es auch hier eines rätselhaften Umweges. Erst wenn Andere, Außenstehende, die Forschungsergebnisse abgekupfert und zielstrebig kommerzialisiert haben, steigen auch endlich die Urheber selbst in deren Nutzung ein und das wird auch wohl so bleiben, da uns leider die Möglichkeit der Gehirnmanipulation unserer politischen Eliten evolutionär nicht verliehen wurde.

Wußten Sie eigentlich, daß über die Hälfte unserer über 700 Bundestagsabgeordneten, mehr Teilnehmer hat nur der chinesische Volkskongreß, gar nicht direkt von uns gewählt wurden und auch zu großen Teilen über keinen Bildungsabschluß verfügen, also ohne unsere finanzielle und gar nicht so knappe Alimentierung, hartzten müßten?

Es müssen sich also erst die Oppenheimers, Fords, Bells, Edisons, Gates und Musks der Sache annehmen, bevor uns auch hierzulande unser eigener Fortschritt zu gute kommen kann. Ja, wir erregen weltweit amüsiertes Staunen, wenn wir im Intervall zwischen Erfinden und Kاپieren langweilige Windmühlen aufstellen, statt die Wasserstoffusion voranzutreiben. Den Menschen Elektroautos mit Steuergeldprämien andienen, wobei noch überhaupt nicht klar ist, wie es denn mit den Batterien gehen soll, besonders wenn sie ausgedient haben. Einen Atommüllberg für die nächsten 500 Mio. Jahre haben wir schon geschafft, einen Batterieberg bekommen wir spätestens dann, wenn 45 Mio. Elektroautofahrer ihr Altmaterial an den Tankstellen abzuliefern wünschen. So etwas nennt sich dann praktizierter Umweltschutz, obwohl doch schon bei der üblichen Batterieherstellung so viel Schmutz anfällt, daß ein Diesel für die gleiche Menge acht Jahre fahren könnte, was dann auch in etwa der Batteriehaltbarkeitsgrenze entspräche. Ist das nicht genial?

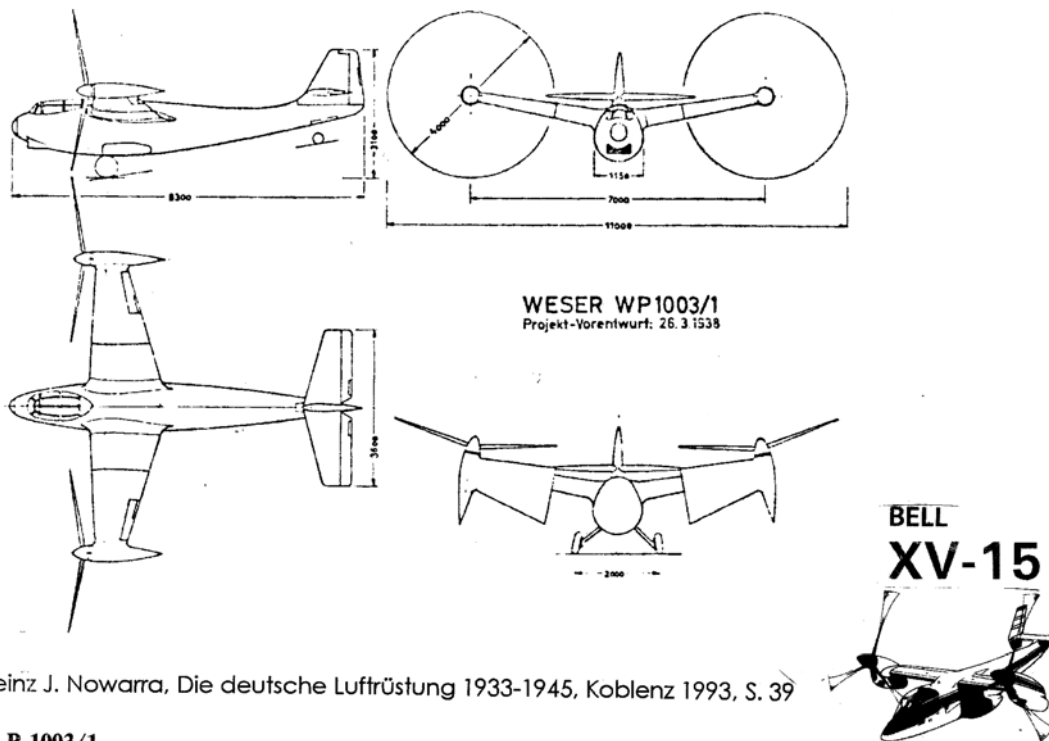
Da ist die Handelsstadt Hamburg, der ein weitsichtiger Bürgermeister vor 20 Jahren die Chance ermöglichte, sich mit dem Verkehrssystem der Zukunft zu krönen und die diese Chance schmählich vergab, um heute, wenn man den Verlautbarungen glauben darf, einer amerikanisierten Nachahmung von Hermann Kempers Patent hinterherzulaufen, in die Hände zu klatschen und in Heiiipnose zu verfallen.

Was waren das doch für Zeiten, als an deutschen Gymnasien noch Altgriechisch Lehrstoff war, Sokrates würde auf die Inschrift am Apollotempel von Delphi verweisen, wo geschrieben steht: „Erkenne Dich selbst!“

Da entblödet sich die Weltfirma Siemens nicht, ein Autobahnteilstück mit einer barocken Oberleitung zu drapieren, obwohl die Nachteile dieser Energieübertragung vom fußkranken ICE sattsam bekannt sein sollten, es längst Besseres gibt und wo vor allem unklar ist, wie die Weiterfahrt am Ende des Oberdrahtes eigentlich sinnvoll geschehen könnte.

Man möchte unseren Volksvertretern den dringenden Rat geben, statt überhastet und dilettantisch zu agieren und wenn's dann gründlich schief gegangen ist, sich an die Straße zu stellen, die Augen zu wischen und die Ungerechtigkeit dieser Welt zu beklagen, vielmehr ernsthafte und umfassende allgemeine Vorüberlegungen anzustellen und danach die Realisierung ausschließlich und ungeschmälert denen zu überlassen, die etwas davon verstehen, meint Dr. Wulf H. Rumpel

Meilensteine der Technik: Triebflügelflugzeug Weserflug P 1003/1



Heinz J. Nowarra, Die deutsche Luftrüstung 1933-1945, Koblenz 1993, S. 39

Weserflug P 1003/1

Bereits vor 1933 hatte sich der bekannte deutsche Flugzeugkonstrukteur Dr. Adolf Rohrbach mit dem Gedanken eines Triebflügelflugzeugs befaßt, der erste Ideen zum Kurzstart und zur Kurzlandung verwirklichen sollte. Zur Verwirklichung dieses Entwurfs, von dem nur ein Modell erstellt wurde, kam es nicht mehr. Dr. Rohrbach wurde nach 1935 Technischer Leiter des neu entstandenen Weser-Flugzeugbaus, Werk Lemwerder. Hier entwickelte Dipl.-Ing. Simon 1938 dann das Projekt eines Flugschraubers mit schwenkbaren Schrauben von 4 m Durchmesser, die bei Start und Landung vertikal und nach Erreichung der Flughöhe horizontal arbeiten sollten. Das errechnete Fluggewicht dieser Maschine sollte etwa 2000 kg betragen. Als Triebwerk war ein Reihenmotor von 900 PS (Daimler-Benz DB 600?)

vorgesehen, der hinter der Kabine angeordnet war. Der Schacht für die Kühlluftzufuhr befand sich in der Rumpfnase. Die errechnete Höchstgeschwindigkeit sollte rund 650 km/h betragen. Es ist wahrscheinlich, daß Dr. Rohrbach zumindest fördernd auf diesen Entwurf eingewirkt hat, wenn man bedenkt, daß auch in der von Weserflug zur Weiterentwicklung übernommenen Ju 87-Patente von Rohrbach verarbeitet wurden, wie aus den damaligen Veröffentlichungen des Reichspatentamtes hervorging.

Man kann dieses Weserflug-Projekt ruhig als ersten Entwurf eines Flugschraubers oder Senkrechtstarters bezeichnen, der in Deutschland damals nie aufgegriffen wurde und erst später in den USA und in der UdSSR zur Weiterentwicklung führte.

Obgleich sich aber die übliche Abkupfererei diesmal zum profanen Raub sämtlicher Originalpläne im Rahmen der Aktion „Paperclip“ intensiviert, bedurfte es weiterer 51 Jahre, ehe 1996 der Osprey bei der Firma Bell in Serie gehen konnte, wobei erkennbar Änderungen am Originalkonzept eher auf Nichtverstehen als auf Verbesserung hinzudeuten scheinen. W.H.RUMPEL

Gerd Hugenberg wurde 90

Der ehemalige Geschäftsführer der Emsland GmbH brachte der Region den Transrapid

Im August 2018 feierte der langjährige Geschäftsführer der Emsland GmbH², Gerhard Hugenberg, seinen 90. Geburtstag. Diese Gesellschaft entstand 1951 aus einem Regierungsprogramm zur Emslanderschließung mit der Aufgabe, die Grundlagen wirtschaftlichen Lebens in der verarmten Region zu restrukturieren und wurde von ihm von 1971 bis zur Auflösung 1991 geleitet.

Der Mann, der den Transrapid herbrachte

Gerhard Hugenberg kam die Idee 1977 bei einem Abitreffen – Meppener hält heute Abend Vortrag in Lathen

Mehr als vierzig Jahre ist es her, dass Gerhard Hugenberg bei einem Abitreffen die Idee kam, den Transrapid nach Lathen zu holen. Sie zum Glück 2006 hat er selbst auch an der Teststrecke gearbeitet.

Von Maika Fliegenberg

MEPPEN/LATHEN. Es ist das Jahr 1977, als Hugenberg sich mit seinen früheren Schulfreunden des Abiturjahrgangs von 1947 zum 30. Mal trifft. Damals treibt ihn bereits seit Jahren ein Gedanke um: Jugendarbeitslosigkeit. Da ist er bereits Direktor der Emsland GmbH, die – einst gegründet von der Bundesrepublik, dem Land, dem Altkreis Achendorf, Hämmling, Meppen und Lingen, den Kreisen Grafschaft Bentheim, Bersenbrück, Leer, Cloppenburg und Vechta – nach dem Krieg das Sienierungs- und Entwicklungsprogramm „Emsland-Plan“ umsetzen soll. Davon berichtet er in seinem Text, den er zur Chronik anlässlich des 50-jährigen Bestehens der



Zu seinem 70. Geburtstag im Jahr 1998 hat Gerhard Hugenberg vom Teststreckenbetreiber IABG das Modell einer Streckenlinie samt Besucherzentrum geschenkt bekommen. Foto: Maika Fliegenberg

kommen viele Emsländer dort Arbeit finden“, schreibt Hugenberg. Auch Lathen habe die Strecke, der alle betroffenen rund 150 Grundeigentümer zugestimmt hätten, genutzt. „Die heutige Hermann-Kemper-Straße war ja damals ein Sandweg“, sagt Hugenberg. Heute ist das Gebiet drum herum erschlossen und ausgebaut. Viele Firmen sind dort ansässig.

Auch das Besucherzentrum war Hugenbergs Idee, wie er sagt. Er selbst habe die Gäste von Anfang an betreut, arbeite als Zugbegleiter. „Das hat mir richtig Freude gemacht“, sagt er. Das alles hielt er bis zu dem Unglück im Jahr 2006, als der Transrapid auf einen vergessenen Werkzeuggestellwagen auf der Strecke fuhr. 23 Menschen starben, zehn wurden teilweise schwer verletzt.

„Viele Dinge brauchen Zeit“, sagt Hugenberg heute über die Entwicklung des Teststreckenbetriebs in den Gemeinden Lathen und auch Dörpen. Ob er an den Transrapid glaube? „Auf jeden Fall“, sagt er und richtet seinen Blick thematisch nach Rottebühl, wo Thyssen-Krupp die Magnetschweibetechnik

Das Lebenswerk von Gerhard Hugenberg wurde am 22.02.2018 in der EMS-ZEITUNG gewürdigt

Nach dem Gymnasialabschluß machte er zunächst von 1947-1949 eine Ausbildung in der Landwirtschaft und suchte nach der besten deutschen Universität für ein Studium der Agrarwissenschaften, die er schließlich in Göttingen fand. In den folgenden sechs Semestern bekam er dort ein „Studium Generale“ verabreicht, welches eine komplette naturwissenschaftliche Ausbildung enthielt und sich zusätzlich noch über Betriebs-, Volkswirtschaft und Jura erstreckte. Nach dem Studium arbeitete er zunächst in der Landwirtschaftskammer, ab 1967 bei der Emsland GmbH, bis er dort 1971 die Stelle des Geschäftsführers annahm.

Bei einem Jubiläums-Treffen seiner ehemaligen Abiturklasse traf Herr Hugenberg seinen Klassenkameraden Wilhelm Book, der als Diplom-Ingenieur beim TÜV in München arbeitete. Dieser erzählte ihm von den Bestrebungen der dortigen Industrie, im Auftrag der Bundesregierung eine Magnetbahn zu entwickeln und von den Plänen, eine Versuchsanlage im Donauried zu bauen, gegen die allerdings die dortige Bevölkerung Einwendungen erhoben hatte. Bei diesem Treffen im Jahr 1977 erfuhr er auch, daß er im Grunde ganz nah an der Erfindung aufgewachsen war. Denn der Erfinder, Dipl.-Ing. Hermann Kemper, kam aus Nortrup und führte dort seine Versuche durch. Darüber hinaus lag der zugehörige Landkreis Bersenbrück im Erschließungsgebiet der Emsland GmbH. So entstand auch eine enge persönliche Beziehung zwischen ihm und der Familie Kemper. Anlässlich des 75. Geburtstags des VDI Osnabrück im Jahr 1999 schrieb Herr Hugenberg deshalb in der Verbands-Festschrift einen lesenswerten Artikel über das Leben und Wirken des Erfinders.

Nachdem eine Versuchsanlage im Donauried sich als nicht realisierbar erwies, entstand der Bedarf, eine Alternative im Emsland zu planen. Durch einfühlsame Vorgespräche und Verhandlungsgeschick konnte Herr Hugenberg sämtliche Landwirte dafür gewinnen, die benötigten und nicht im Besitz des Bundes befindlichen Flächen zu verpachten. Niemand widersprach dem Vorhaben. So konnte zwischen 1980 und 1983 der erste Bauabschnitt zügig fertig gestellt werden. Der Komplettausbau der Versuchsstrecke war 1987 abgeschlossen.

Nach der Wiedervereinigung 1990 bot sich Gerhard Hugenberg an, in die neuen Bundesländer zu gehen, um Hilfestellung beim Aufbau der neuen Bundesländer zu leisten. Da sich daraufhin niemand meldete, blieb er dem Emsland erhalten und wirkte als „Unruheständler“ tatkräftig am Besucherprogramm der TVE bis nach der Jahrtausendwende mit.

Michael Dittmer

© 2018 [GFM-eV](#)

2 Vgl. Jahreshft 2015: „Vor 25 Jahren: Mission erfolgreich beendet“

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

Dr.-Ing. Wulf H. Rumpel, Am Toberbusch 19 · 21255 Tostedt · Tel.: 04182-5410

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 IBAN

BIC: Bank:

Ich erkläre mich damit einverstanden, daß meine Daten intern während meiner Mitgliedschaft in einer Mitgliederliste gespeichert werden,

gleichzeitig auf einer nur Vereinsmitgliedern zugänglichen Internetseite erscheinen, ausgenommen
 Vollst. Anschrift (sonst nur Ort) Telefon/-fax Geb.-Datum e-Mail

Datum: Unterschrift:

Für Fensterbrief an dieser Linie falten

Den Aufnahmeantrag senden Sie bitte an

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

21255 Tostedt

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand

Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

