

# GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBTECHNOLOGIE E.V.



Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

## Inhaltsverzeichnis:

<a href="#">Inhaltsverzeichnis</a>	<a href="#">Seite 1</a>
<a href="#">Vorwort / Impressum</a>	<a href="#">Seite 2</a>
<a href="#">Geleitwort des Vorsitzenden</a>	<a href="#">Seite 3-4</a>
<a href="#">Mitgliederversammlung</a>	<a href="#">Seite 5-9</a>
<a href="#">Organisationsplan</a>	<a href="#">Seite 10</a>
<a href="#">Die revidierte Satzung</a>	<a href="#">Seite 11-15</a>
<a href="#">Leserbrief</a>	<a href="#">Seite 15</a>
<a href="#">Unser Schriftführer wurde 75</a>	<a href="#">Seite 16</a>
<a href="#">Mit Transrapidforschung Flüge ersetzen</a>	<a href="#">Seite 17-18</a>
<a href="#">Auf dem Weg zur Kernfusion</a>	<a href="#">Seite 19-20</a>
<a href="#">Quantencomputer-Technologie</a>	<a href="#">Seite 20</a>
<a href="#">Feuereifer und Tatendrang</a>	<a href="#">Seite 21-22</a>
<a href="#">In eigener Sache: Namensänderung unserer Gesellschaft</a>	<a href="#">Seite 23</a>
<a href="#">Einladung zur Förderverein-Gründungsversammlung</a>	<a href="#">Seite 24</a>
<a href="#">Neuer Förderverein in Lathen</a>	<a href="#">Seite 25-26</a>
<a href="#">Chinas Experimente</a>	<a href="#">Seite 27</a>
<a href="#">In eigener Sache: Unser Social-Media-Auftritt wurde restauriert</a>	<a href="#">Seite 28</a>
<a href="#">Rückblicke (vor 15 / 70 / 10 Jahren)</a>	<a href="#">Seite 29</a>
<a href="#">Hamburg ist nach 1979 und 1988 erneut Gastgeber einer Internationalen Verkehrsausstellung</a>	<a href="#">Seite 30-31</a>
<a href="#">Eindrücke vom ITS World Congress in Hamburg</a>	<a href="#">Seite 32-35</a>
<a href="#">Transrapid behält Mitfahrer-Geschwindigkeits-Rekord in Deutschland (Bugatti versus Transrapid)</a>	<a href="#">Seite 36</a>
<a href="#">Brief an M. Lanz</a>	<a href="#">Seite 37-38</a>
<a href="#">Jürgen Trittin verdreht die Tatsachen zum Transrapid / Grüner Schlagschatten</a>	<a href="#">Seite 39</a>
<a href="#">Förderverein Transrapid Emsland gegründet / Buchtip „Magneetzweeftreinen“</a>	<a href="#">Seite 40-41</a>
<a href="#">Keine ICE-Trasse durch Seevetal</a>	<a href="#">Seite 42</a>
<a href="#">Westfälischer Kunstverein – All the Power that Remains</a>	<a href="#">Seite 43-44</a>
<a href="#">Hans-Jürgen Rindfleisch wurde 80</a>	<a href="#">Seite 45</a>
<a href="#">Veranstaltungen: 70 Jahre Emsland GmbH / INTIS Roadshow: Kabelloses Laden - Power aus unserer Region</a>	<a href="#">Seite 46-47</a>
<a href="#">Brief an den Präsidenten des Deutschen Bundestages- Anfrage Hyperloop (TVE)</a>	<a href="#">Seite 48-52</a>
<a href="#">Wouter van Gessel: Magneetzweeftreinen in Europa (NL) / 250 km Radfahren, um einen ausgemusterten Zug zu retten (NL, Spendenaktion für den Transrapid)</a>	<a href="#">Seite 53-55</a>
<a href="#">Dieter Modersohn: Geschichte faszinierender Technik</a>	<a href="#">Seite 56-59</a>
<a href="#">Prof. Hermann Flessner: Lückenfüller zwischen Eisenbahn und Flugzeug</a>	<a href="#">Seite 60</a>
<a href="#">Kurzbericht zur Machbarkeitsstudie zum Einsatz alternativer Verkehrssysteme im spurgeführten ÖPNV</a>	<a href="#">Seite 61</a>
<a href="#">Antwortschreiben auf unseren Brief an das Ministerium Schleswig-Holstein</a>	<a href="#">Seite 62</a>
<a href="#">Jahreshefte als eBook</a>	<a href="#">Seite 63</a>
<a href="#">Der tut nur, was er will (der April)</a>	<a href="#">Seite 64</a>
<a href="#">Einladung von Firma Bögl zur Besichtigung der TSB Cargo Demoanlage</a>	<a href="#">Seite 65</a>
<a href="#">In eigener Sache: Neue 3D-Stereo-Bilder über Magnetschwebetechnologie</a>	<a href="#">Seite 66</a>
<a href="#">GFM-Bilderbogen</a>	<a href="#">Seite 67</a>
<a href="#">3D-Bilderbogen</a>	<a href="#">Seite 69</a>
<a href="#">Aufnahmeantrag</a>	<a href="#">Seite 71</a>

**Liebe Mitglieder unserer Gesellschaft,**

**werte Unterstützer, Sympathisanten, Interessierte, Lernbereite, Lernfähige, Zweifler, Gestrige und Alle, die bisher noch nicht darüber nachgedacht haben,**

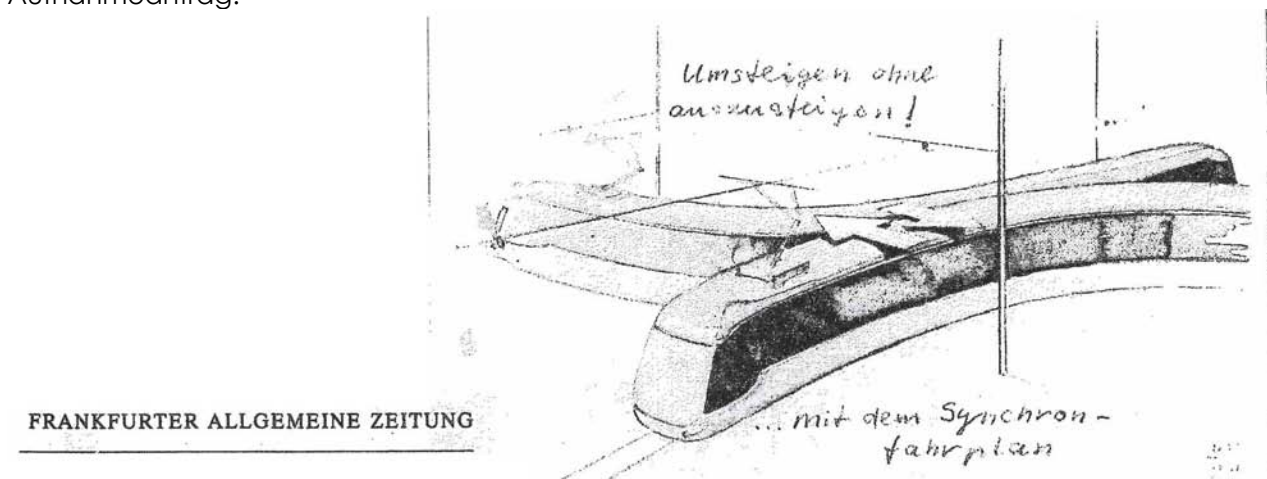
vor Ihnen liegt wiederum eine Ausgabe unserer Jahresschrift, diesmal für das vergangene Jahr 2021 und als 3D-Edition. Und wieder haben wir zusammengetragen, was uns motivierte, antrieb, was wir verlaublich haben, wo wir Pflöcke einschlagen konnten und welche Fortschritte in der Entwicklung die von uns favorisierte Verkehrstechnik nicht nur hierzulande sondern auch um uns her machte.

Jeder wird es verstehen, wenn dabei die von uns als veraltet angesehene Rad-Schiene-Technik hierbei nur im geringsten erscheint. Nicht weil wir sie abgeschafft wissen wollen, sondern sie vielmehr in einem logischen, technischen Folgeschritt weiter entwickeln und erweitern möchten. Durch vielfältige Entwicklungen, auch in Ostasien, sehen wir uns in unserer Auffassung bestätigt, mit der Magnetschwebbahn auf dem richtigen Weg zu umweltfreundlicherem, komfortablerem und schnellerem Reisen zu sein. Die Passivität, gepaart mit Unverständnis, unserer politisch Bestimmenden, leider nicht nur auf diesem Feld, bewerten wir als ein schweres Versäumnis, das unseren Innovations- und Industriestandort Deutschland teuer zu stehen kommen könnte, gleichzeitig aber auch für die auf Fortschritt angewiesenen Zivilisationen mehr und mehr eine schwere Enttäuschung berechtigten Zutrauens wird.

Mit Interesse sehen wir an vielen Orten Bewegungen in der etablierten politischen Landschaft, die zu ernsterem Nachdenken über die Form künftiger Verkehre, zu mehr Engagement führen und damit vielleicht auch der von uns vehement vertretenen Sache weiter helfen könnten.

Die angeführten Informationen, sie sind zu Themengebieten zusammengefaßt, gemäß wissenschaftlichem Anspruch durch Zitate und Meldungen mit einem vollgültigen Literaturnachweis versehen, dienen in erster Linie der Unterstützung und Meinungsbildung im Kreise unserer Mitarbeiter. Aus dem umfassenden Textmaterial konnte wie immer nur eine reduzierte Auswahl berücksichtigt werden. Allen Zusendern danken wir und möchten Sie/Euch ermuntern, weiter mitzumachen und bitten gleichzeitig um Verständnis, wenn es bei der Erstellung dieses Jahresheftes zu redaktionellen Umstellungen, Kürzungen, Änderungen des Formates oder sonstigen Reduzierungen im Interesse guter Lesbarkeit, vereinfachter Handhabung und allgemeiner Kostenersparnis gekommen ist.

Wie üblich, bitten wir auch an dieser Stelle, es unserem Kassenwart in der Ausübung seines Ehrenamtes leichter zu machen und den Jahresbeitrag möglichst bald, idealerweise im ersten Quartal 2022, zu überweisen. Die erforderlichen Daten finden sie, falls nötig, am Ende des Heftes im Aufnahmeantrag.



#### **Titelbild:**

Es wurde von Dipl.-Math. Michael Dittmer für die Nutzung der beiliegenden Rot-Cyan-Brille gestaltet und zeigt einen Container auf einer TSB-Strecke, die im Hamburger Hafen die Verteilung der einkommenden Frachtgüter zukünftig verteilen soll, schnell, präzise, leise und personalschonend.

#### **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.: Textbeiträge der namentlich genannten Verfasser /

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

Internet: <http://www.gfm-magnetbahn.org> Social Fediverse: <http://aipi.social/@gfm>

## Geleitwort für das Jahr 2022

Wir Deutsche sind durch schwere Zeiten gegangen, Europa und die ganze Welt.

Corona erinnerte und erinnert uns an die Pest im Mittelalter, die Klimakrise hat uns fest in ihrem Würgegriff und wird es noch lange tun. In einem Notstand ist den Menschen die gelbe Karte gezeigt worden, und getestet wird das Modell homo sapiens, die Festigkeit des Gemeinwesens, Rechtsstaat und Demokratie.

... Und fast zwei Jahre hatte unser „Verein zur Förderung der Magnetschwebetechnologie“ kein reguläres Jahrestreffen mehr veranstaltet, dann endlich wieder am Sonnabend, 16. Oktober des letzten Jahres - unmittelbar im Anschluß an den „ITS“ Weltkongreß in Hamburg, die internationale Verkehrsmobilitätsmesse in Hamburg, bei der für uns alle der Höhepunkt die Vorführung der Max-Bögl-Bahn im Hamburger Hafen gewesen ist.

Seit unserem Jahres-Treffen hat unsere Gesellschaft einen neuen Namen. Nun heißen wir „nur“ noch „Verein zur Förderung der Magnetschwebetechnologie“, lassen den in Klammern gesetzten Zusatz „Transrapid“ weg und öffnen uns deutlicher den weiteren Entwicklungen.

Möglich gemacht hat die Begegnung mit Max Bögl und seiner Technik Horst Severin. „Chapeau“ und Dank! und Blumen gab es für ihn auf unserem Jahrestreffen.

In Stichworten aus meinem Bericht am 16. Oktober über die Corona-Zeit:

Unsere Gesellschaft ist ordnungsgemäß mit ihrem Vorsitzenden, das sei wiederholt, im letzten Jahr (2021) eingetragen worden. Was lange währt ... (seit 2016): Hamburg ist jetzt auch Geschäftssitz unseres Vereins. Das Finanzamt ist auch nach Hamburg verlegt worden.

Erinnert sei ein weiteres Mal, daß wir im Sommer 2020 das zwanzigjährige Bestehen unseres Vereins mit Hilfe des Gründermitglieds Horst Wieting in Stadland gefeiert haben, Präsenz teils zugeschaltet, virtuelle Präsenz schön, leibhaftige Gegenwart schöner.

Ich rufe hier auch ein weiteres Mal die Aktivitäten Michael Dittmers im Emsland in Erinnerung. So ist er dabei gewesen, wie die TR09, die auf der Teststrecke in Lathen im Emsland ihre Runden fuhr, zu Grabe getragen worden ist. Er trägt aber nicht nur zu Grabe, sondern ist auch Gründungsmitglied eines jungen Vereins in Lathen, der nicht nur an die Vergangenheit des Transrapids erinnert, sondern in unser aller Gegenwart zurückruft, was er noch immer und schon wieder hat, der Transrapid: **Zukunft**, jedenfalls die Antriebstechnik. Wir dürfen uns da als ältere grauhaarige Herren in den Reigen des Fortschritts einreihen, mehr „Fortschritt wagend“ als unsere neue Regierung in Berlin, Michael sei großer Dank, auch für seine schriftlichen (und wissenschaftlichen!) Aktivitäten, für sein BÜRGERRECHT-liches Engagement, **für den Zusammenhalt unseres Vereins**, ja auch als Filmer.

Auf dem Posten ist immer wieder Matthias Latteyer, ambitioniert, mit zahlreichen Beobachtungen, manchen Mahnungen und Anregungen, als Berichterstatter und Technik-Vermittler.

Zu mir nun: Ich bin als erster Vorsitzender wiedergewählt worden. Dafür herzlichen Dank! Michael, ist - bin da sehr erleichtert - wieder zweiter Vorsitzender, alle anderen sind ebenfalls in ihren Ämtern bestätigt worden. Wir werden hoffentlich, wie bewährt: gut und vielleicht noch besser zusammenarbeiten.

Mit mir ist es in den beiden vergangenen Jahren ein Sturzflug oder Höhenflug von der Juristerei in die Technik gewesen. Dabei bin auch nach draußen gegangen, aus Hamburg heraus. - War schon als Privatier („undercover“) in Sengenthal, habe die Max-Bögl-Bahn vorbei schweben sehen. - Habe mir in Berlin unter, im oder auf dem Gleisdreieck sehr genau die Fahrstrecke der früheren M-Bahn - der ersten Magnetschwebebahn in Deutschland im öffentlichen Verkehr - angesehen (die dann im Zuge der Wiedervereinigung Deutschlands törichterweise wieder „eingesammelt“ worden ist). -

War auch in Erfurt und habe zusammen mit Harald Naglatzki nicht nur die Gartenausstellung, sondern auch und vor allem das Thüringer Museum für Elektrotechnik in Thüringen besucht und dort dessen Leiter, den auch Michael bereits bekannten Herrn Stephan Hloucal, ein echter Bekenner in Sachen Magnetschwebebahn, kennen und schätzen gelernt. Harald hat hier alle

Kontakte, und er pflegt diesen Kontakt und andere sehr. Wäre doch schön, wenn wir nicht nur im Westen, sondern auch im Osten mit unseren schwachen Kräften ein wenig mehr Zentren fördern, in denen Wissenschaft das Gespräch ist, eben auch die Förderung der Magnetschwebetechnologie. - Mehrfach auch bin ich im letzten Jahr nach Dresden gefahren, bei der Planung der Wiederherstellung des Fernsehturms als touristische Attraktion mitgewirkt (Ausstattung des Turms mit einem Magnet-Lift, Zuwegung auch mit Magnetschwebetechnik) zusammen mit unserem neuen Mitglied Andreas Götz. Jetzt aber stehen da erst einmal Kommunalwahlen vor der Tür. Andreas hat die ganze Entwicklung der Magnetschwebetechnik mit heißem Herzen mitverfolgt, ist auf vielen Feldern beschlagen, unser Ostler, hoch gebildet auch in kulturellen Dingen, ein Freund der Sprache. Gemeinsam haben wir in Dresden weitere Entwicklungen in Sachen Super-Trans verfolgt. A propos: Was tut sich eigentlich in Karlsruhe? Ich habe auch wieder vorsichtig das Thema „Magnetschwebekraft in der Türkei“ über eigene Wege wieder aufgenommen, erwarte aber nicht viel.

Einige von uns haben wieder fleißig geschrieben. Briefe schreiben, das dachte ich mir, kann ich auch. Und da ist denn auch gleich die Antwort des Vorsitzenden des Verkehrsausschusses, des Herrn Cem Özdemir, auf meinen Brief im letzten Sommer so richtig „ermutigend“ gewesen: keine Antwort ist nämlich auch eine Antwort. Sein Gegenspieler in einer Fernsehdiskussion am 22. Juli dieses Jahres in der Sendung „Für und Wider“ im ZDF, der Vorsitzende der FDP und neue Finanzminister Christian Lindner oder sein Büro, hat mir hat da anders geantwortet, wenn auch äußerst knapp, aber überhaupt und positiv.

In dieser wirklich denkwürdigen Fernsehdiskussion hat Christian Lindner als erster Politiker seit ... Ja, seit wann? klipp und klar gesagt - sinngemäß: Ja, und warum bauen wir sie denn nicht, die Transrapid?

- A propos Verkehrspolitik: Ich habe im letzten Jahr an einem Wochenende das Verkehrsministerium in Berlin besucht, stand an einem Wochenende unmittelbar vor dem großen Arbeitszimmer des großen gewordenen CSU-Ministers, die Tür sperr-angelweit offen, leider war er nicht da. - Harald Naglatzki, auch Briefeschreiber, wartet noch immer, auf seinen Brief vom Dezember 2021 hin, auf eine Antwort aus dem Verkehrsministerium.

Er weist in aller Deutlichkeit daraufhin, daß die Umdirigierung von Straßengüterverkehren auf die Schiene letztlich nur gelingen werde, wenn die Personenfahrten für größere Entfernungen ihrerseits auf die Magnetschwebebahn umdirigiert würden ... Hieran anknüpfend wäre noch zu berichten, daß uns zuletzt noch Matthias Latteyer eine Studie des Verkehrsministeriums über Nahverkehr elektronisch übermittelt und umgehend auch seine eigene Zusammenfassung (am 31. Januar, am 2. Februar, zwischendurch noch ein Kurzfilm über die Max-Bögl-Bahn). Bald schon nicht mehr erwarteter Durchbruch in der Magnetschwebebahn-Front - der TSB-Bahn Max Bögl sollte nun nichts mehr in Wege stehen. Lektüre Pflicht! Großer Dank an Matthias!

Viel Freude über Hans Jürgen Rindfleisch, auch ein Urgestein in unserer Gesellschaft, der, nachdem seine Ehefrau in diesem Jahr gestorben ist, mit seinen politischen Kontakten wieder für die Magnetschwebekraft im Hamburger Hafen und anderswo werben will.

Er hat zu seinem achtzigsten Geburtstag eine große Feier in Harburg veranstaltet, an der seine CDU-Freunde teilgenommen haben. Jürgen Rindfleisch, unser Fachmann für Baustoffe für den Streckenbau, markig auch in Wort und Tat. **Nachtrag:** Er hatte daher vor, im Jahre 2010 in Ankara bei dem legendären Treffen dabei zu sein - wo ich übrigens auch war - als im „Hause der Eisenbahn“ (von Deutschen vor dem Ersten Weltkrieg gebaut) eine erste Magnetschwebebahn-Strecke an der türkischen Riviera vorgeschlagen und erst einmal akzeptiert wurde, war jedoch verhindert. Daß Du so bleiben mögest, lieber Jürgen, das wünschen wir Dir von Herzen.

„S'en aller, s'en aller, c'est la parole des vivants“ sagt ein französischer Dichter. Das zeigt auch die Mobilitäts-Messe in Hamburg. Für Christen aber bleiben die alten Fragen - Dieses: Woher kommen wir? und Wohin gehen wir? und Wo sind wir Zuhause?

6. Februar 2022 Friedrich-Christian von Loeper (aktualisiert)

# ***Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie e.V.***

Vorsitzender:

Dr. Friedrich-Christian v. Loeper \* Landwehr 21 \* 22087 Hamburg

☎+☎ 01511 1204335 \* e-Mail: drfc-vloeper@gfm-magnetbahn.org

<http://www.gfm-magnetbahn.org/> und <http://aiپی.social/@gfm>

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



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

## **Einladung zur Mitgliederversammlung**

Datum: Samstag, 16.10.2021  
Ort des Treffens: Hotel Bostelmann, Unter den Linden 1  
21255 Tostedt, Telefon: 04182 14 09,  
<http://www.hotel-bostelmann.de/>

Maximal 20 Personen sind zugelassen, Anmeldung bei Horst Severin bis 2.10.2021

Kontaktdaten: siehe Mitgliederliste. Es gelten die 3G-Regeln, Nachweis ist mitzubringen.

Sammeln u. Vorbereitung: 11.00 Uhr  
Tagungszeitraum: 12.00 - 17.00 Uhr  
Mittagspause: 12.30 - 13.30 Uhr

## **Tagungsordnung**

1. Begrüßung und Wahl der Gesprächsleitung
2. Bericht des ersten Vorsitzenden und ergänzender Bericht des zweiten Vorsitzenden
3. Stand der meldepflichtigen Unterlagen und Erörterung über die Aufteilung von Vereinsarbeiten und Positionen
4. Kassenprüfung mit Vorlage des Kassenprotokolls
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahl des Vorsitzenden und der weiteren Vorstandsmitglieder
7. Aussprache über Aufhebung der alten Satzung und Erörterung der neuen (beigefügten) Satzung und Abstimmung
8. Vortrag über das TSB Cargo und über anderes
9. Freie Vorträge
10. Beratung und Beschlußfassungen zum Jahresheft (auch Fertigung eines Sachwort-Registers)
11. Anträge, weitere Aktivitäten, Projekte
12. Zusammenfassung, notwendige Festlegungen und Verabschiedung

Ende der Versammlung spätestens 17.00 Uhr

Hamburg, 24.09.2021

Dr. Friedrich-Christian von Loeper  
Michael Dittmer

# **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie 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/> und <http://aipi.social/@gfm>

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



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

## **Protokoll der Mitgliederversammlung**

Tag der Sitzung: Samstag, 16. Oktober 2021  
Ort der Sitzung: Hotel Bostelmann, Unter den Linden 1, 21255 Tostedt  
Beginn lt. Einladung: 13.30 Uhr Eröffnung: 14:10 Uhr

### **Anwesend:**

Dr. Friedrich Chr. v. Loeper	Vorsitzender
Michael Dittmer	Stellvertretender Vorsitzender
Horst Severin	Schriftführer
Olaf Carstensen	Schatzmeister
Dr. Wulf Rumpel	Beisitzer
Matthias Latteyer	Kassenprüfer
Hans-Jürgen Rindfleisch	Beisitzer
Ulrich Tang	Mitglied
Egon Dittmer	Mitglied
Hans-Paul Müller	Mitglied
Arkardij Lascher	Mitglied
Elmar Borchert	Gast

entschuldigt: Hr. Gellekum, Hr. Haensgen, Hr. Wieting

### **TOP 1 Begrüßung und Wahl der Gesprächsleitung**

Um 14.10 Uhr wurde die Versammlung eröffnet. Der erste Vorsitzende Dr. Friedrich Christian von Loeper begrüßte die Teilnehmer und bedauerte daß es im Zuge der Coronapandemie 2020 keine Mitgliederversammlung geben konnte. Er wurde anschließend als Gesprächsleiter vorgeschlagen. Die Abstimmung erfolgte per Handzeichen:

10/0/1 (ja/nein/Enthaltung)

Der erste Vorsitzende stellte fest, daß alle Mitglieder ordnungsgemäß eingeladen wurden und mit 11 Mitgliedern und einem Gast die Voraussetzungen zur Durchführung der Mitgliederversammlung gegeben sind.

(Ergänzung: Das Einladungsschreiben wurde fristgemäß am 24.09.2021 08:52 zusammen mit den PDF-Dateien „Satzung\_GFM-eV.pdf“ – bestehende Satzung – und „Satzung\_GFM-eV\_2021.pdf“ – neue Fassung – digital per E-Mail übermittelt und ausgedruckt auf dem Postwege am selben Tag an Mitglieder ohne E-Mail-Adresse verschickt.)

Er führte aus:

Mit der Einladung zur Mitgliederversammlung sei die alte Satzung und eine neue Satzung mitübermittelt werden. Mit Michael Dittmer, unserem Stellvertretenden Vorsitzenden, sei dies so besprochen worden. Mit den Änderungsvorschlägen aus dem Jahre 2016 hätten sich alle Beteiligten, Gerichte, Notare, und mit ihnen

auch wir, selbst hoffnungslos verheddert. Daher der einfache Vorschlag, die alte Satzung aufzuheben und eine neue Satzung zu erlassen. Die Änderungsvorschläge seien berücksichtigt worden.

Für den TOP 11 lag ein Antrag zum TOP 7 von Michael Dittmer vor.

## **TOP 2 Bericht des 1. Vorsitzenden und ergänzender Bericht des 2. Vorsitzenden**

Der Jahresbericht des ersten Vorsitzenden erstreckte sich wegen der coronabedingt ausgefallenen Mitgliederversammlung im vergangenen Jahr über die Jahre 2020 und 2021.

Der erste Vorsitzende berichtete darüber, daß er sich erst in sein Amt habe einarbeiten müssen. Er sei ja Jurist, kein Techniker. Es müsse ein klarer Schnitt gemacht werden. Dringend müsse daher nun die neue Satzung verabschiedet werden. Das sei auch so mit dem Finanzamt verhandelt worden. Rein inhaltlich sei es die alte Satzung. Die gewünschten Änderungen aus dem Jahre 2016 seien eingearbeitet worden. Diese seien eigentlich nur marginaler Natur.

Initiativen hatte er ergriffen in Sachen Magnetschwebetechnologie in Dresden und in Erfurt:

- In **Dresden** zusammen mit Andreas Götz, unserem neuen Mitglied, wegen der Wieder-In-Gang-Setzung des alten Fernsehturms (Magnetschwebetechnik für die Zuwegung und für die Lifte).
- In **Erfurt** zusammen mit unserem früheren Vorsitzenden Harald Naglatzki in Sachen Elektromuseum für Thüringen (Begegnung mit dessen Direktor **Hloucal**, Besprechung seines Planes, die Magnetschwebetechnik mit in seine Sammlung aufzunehmen, seiner Vorstellungen, diese Technik aber auch anzuwenden, und seiner Idee eines Diskussionsforums).

Schließlich hatte auch die Fahrt nach Sengenthal in Oberfranken unternommen mit der Besichtigung der Max-Bögl-Bahn in Fahrt auf der Probestrecke - von außen.

Der Erste Vorsitzende ehrte drei langjährige Mitglieder für ihr Engagement im Verein:

- **Michael Dittmer** für seine langjährigen Bemühungen, Ereignisse, Veranstaltungen und Begegnungen zu dokumentieren und in Bild und Videos fest zu halten,
- **Matthias Latteyer** für die Aktualisierung der Mitgliederliste und Ermahnung an die Mitglieder, die Beiträge zu bezahlen, und auch und vor allem seine vielen Hinweise auf neue Entwicklungen, Veranstaltungen und in der Vereinsarbeit,
- **Horst Severin** für seine langjährigen Bemühungen, Briefe an Politiker zu schreiben, neue Kontakte zu knüpfen, vor allem zu der Firma **Max Bögl**, Bemühungen, die jetzt zur Teilnahme an den Demonstrationsvorführungen der TSB Container-Variante im Hafen Steinwerder von Hamburg im Rahmen de ITS-Weltkongresses geführt hätten.

Michael Dittmer erinnerte daran, daß zur Eröffnung des ITS-Weltkongresses und der damit verbundenen Ausstellung am 11.10.2021, genau vor 50 Jahren, d.h. am 11.10.1971, der Transrapid 02 seine Jungfernfahrt hatte. Dies geschah im Rahmen einer Welt-Eisenbahner-Konferenz auf einem 960 m langen Betonfahrweg auf dem Betriebsgelände von Krauss-Maffei in München Allach, in Gegenwart des damaligen Bundesministers Minister für Bildung und Wissenschaft Hans Leussink und zahlreichen Vertretern internationaler Eisenbahngesellschaften. Laut Aussage des Erfinders der Stahlbiegeweiche bei Krauss-Maffei, Stefan H. Hedrich, ging dieser ein Sabotageversuch voraus, um die Präsentation des Transrapid 02 zu einem Flop werden zu lassen. Ein plaziertes Stein auf den Fahrweg beschädigte das Fahrzeug zwar, es konnte jedoch rechtzeitig vor Eintreffen von Forschungsminister Prof. Hans Leussink durch Ersatz der Bordelektronik notdürftig repariert werden. Auch vor der Fahrt des Transrapid 05 auf der IVA 1979 gab es Versuche, den Betrieb der Demonstrationsstrecke zu verhindern.

Erfreulicherweise war die Magnetbahn im Hamburger Hafen diesmal nicht im Visier von Gegnern, welche gegen die ITS-Veranstaltung protestierten.

## **TOP 3 Stand der meldepflichtigen Unterlagen und Erörterung über die Aufteilung von Vereinsarbeiten und Positionen**

Das Thema wurde mit Erwähnung der Satzung bereits in TOP 2 angesprochen. Über die dort gemachten Ausführungen hinausgehend bestand kein Bedarf der Erörterung.

## **TOP 4 Kassenprüfung mit Vorlage des Kassenprotokolls**

Es war eine Kassenprüfung mit Vorlage des Kassenprotokolls über die beiden letzten Jahre erforderlich geworden.

Die Kasse wurde vom Kassenprüfer Matthias Latteyer geprüft Der zweite Kassenprüfer war aus gesundheitlichen Gründen nicht anwesend. Die Kasse wurde ordnungsgemäß von Matthias Latteyer geprüft. Es gab keine Beanstandungen. Das Kassenprüfungsprotokoll wird als Anlage beigefügt.

Der Kontostand betrug am 31.12.2020: 2438,13€

Nach Prüfung der Unterlagen empfahl die Kassenprüfer Matthias Latteyer die Entlastung des Schatzmeisters.

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

10/0/1 (ja/nein/Enthaltung)

### **TOP 5 Entlastung des Vorstandes**

Ulrich Tang bat um Entlastung des Kassenprüfers und des Vorstandes.

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

11/0/0 (ja/nein/Enthaltung)

In Anbetracht, daß der zweite Kassenprüfer Ernst Walter Haensgen seine Mitgliedschaft im Verein gekündigt hat, wurde Ulrich Tang zum neuen zweiten Kassenprüfer vorgeschlagen.

Die gemeinschaftliche Abstimmung über die Wahl des zweiten Kassenprüfers ergab folgendes Ergebnis:

10/0/1 (ja/nein/Enthaltung)

Alle Abstimmungen zur Entlastung und Wahl wurden per Handzeichen durchgeführt. Ulrich Tang nahm die Wahl an.

Matthias Latteyer erwähnte, daß einige Mitglieder ihren Beitrag nicht bezahlen. Es gab eine Diskussion darüber, in wie weit man eine Einzugsermächtigung von Mitgliedern erbitten könnte, auch eine Bank zu finden, die dies ermöglicht. Die Entscheidung darüber wurde vertagt.

### **TOP 6 Wahl des Vorsitzenden und der weiteren Vorstandsmitglieder**

#### 1. Wahl des ersten Vorsitzenden

Wiederwahl von Friedrich-Christian von Loeper wurde empfohlen.

Die gemeinschaftliche Abstimmung über die Wahl des ersten Vorsitzenden ergab folgendes Ergebnis:

10/0/1 (ja/nein/Enthaltung)

Er wurde per Handzeichen, in seinem Amt, bestätigt und nahm die Wahl an.

#### 2. Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden

Wiederwahl von Michael Dittmer wurde empfohlen.

Die gemeinschaftliche Abstimmung über die Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden ergab folgendes Ergebnis:

10/0/1 (ja/nein/Enthaltung)

Er wurde per Handzeichen, in seinem Amt, bestätigt und nahm die Wahl an.

#### 3. Wahl der weiteren Vorstandsmitglieder

Friedrich-Christian fragte alle weiteren erschienenen Vorstandsmitglieder, ob sie sich wieder ihrem Amt zur Verfügung stellen würden. Alle bejahten dies. Es wurde weiter vorgeschlagen, doch en bloc in einem Wahlgang alle weiteren erschienenen Vorstandsmitgliedern, auch das nicht erschienene Vorstandsmitglied Robert Gellikum, wieder in ihre alten Ämter zu wählen. Die gemeinschaftliche Abstimmung über die Wahl der weiteren Vorstandsmitglieder ergab folgendes Ergebnis:

10/0/1 (ja/nein/Enthaltung)

Per Handzeichen wurden alle erschienenen Vorstandmitglieder und auch der nicht erschienene Robert Gellikum, in ihren Ämtern bestätigt. Die anwesenden Vorstandsmitglieder nahmen die Wahl an.

### **TOP 7 Aussprache über Aufhebung der alten Satzung und Erörterung der neuen (beigefügten) Satzung und Abstimmung**

Der Erste Vorsitzende verwies auf seine bereits gemachten Äußerungen. Diese wurden kurz erörtert. Es wurde u.a. auf die Verlegung des Vereinssitzes von Stadland Rodenkirchen nach Hamburg hingewiesen.

Die gemeinschaftliche Abstimmung über die Aufhebung der alten Satzung und Verabschiedung der neuen Satzung ergab folgendes Ergebnis:

10/0/1 (ja/nein/Enthaltung)

### **TOP 8 Vortrag über das TSB Cargo und über anderes**

Der Vortrag wurde im Rahmen von TOP 2 bereits in Form der Berichte des ersten und zweiten Vorsitzenden gehalten. Anschließend wurden TOP 10 und TOP 11 wegen der fortgeschrittenen Zeit vorgezogen.

### **TOP 10 Beratung und Beschlußfassungen zum Jahresheft (auch Fertigung eines Sachwort-Registers)**

Dr. Wulf Rumpel hatte die Absicht geäußert, zu unseren Jahresheften ein Register anzufertigen, in dem man die einzelnen Themen aller bisherigen Jahreshefte nachschlagen kann. Auch für das Jahresheft 2021 bittet Dr. Wulf Rumpel wieder um Einreichung zahlreicher Artikel.

Die gemeinschaftliche Abstimmung über die Herausgabe eines neuen Jahreshefts und der Fertigung eines Sachwort-Registers ergab folgendes Ergebnis:

11/0/0 (ja/nein/Enthaltung)

### **TOP 11 Anträge, weitere Aktivitäten, Projekte**

Michael Dittmer reichte am 02.10.2021 um 12:00h zum TOP 7 per E-Mail folgenden Antrag ein:

*Der Name der Vereins soll zukünftig nicht mehr den Namenszusatz "Transrapid" in Klammern enthalten, d.h. der Verein zukünftig den Namen*

*"Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie e.V."*

*führen.*

Die Begründung hierzu lautete:

*Das letzte Fahrzeug wurde 2017 von der TVE Lathen entfernt und nach Nortup gebracht. Der Namenszusatz dürfte nunmehr höchstens "(TSB)" lauten, aber das wäre auch wiederum eine Vorfestlegung auf eine bestimmte Technologie.*

Die gemeinschaftliche Abstimmung über die Namensänderung ergab folgendes Ergebnis:

11/0/0 (ja/nein/Enthaltung)

### **TOP 9 Freie Vorträge**

Unter diesem Tagesordnungspunkt wollte man dem anwesenden Dipl. Ing. Arkadij Lascher die Möglichkeit geben, über seine Forschung zur Optimierung von Kostensenkungen bei der Magnetschwebetechnologie mit Bildmaterial und Grafiken zu referieren und außerdem das Video über „MaglevLogistics“ vorzuführen. Leider reichte der zeitliche Rahmen im Hotel Bostelmann nicht aus. So mußte sein Vortrag abgebrochen werden. Darum wurde beschlossen, Herrn Lascher zu einem anderen Termin speziell einzuladen.

Herr Lascher stellte in Aussicht, die Gesellschaft zu bevollmächtigen, technische Informationen des Designbüros Magnetodynamics LLC über MaglevLogistics auf der GFM-Homepage zu veröffentlichen.

### **TOP 12 Zusammenfassung, notwendige Festlegungen und Verabschiedung**

Dieser Tagesordnungspunkt konnte aus Zeitmangel leider nur bedingt zum Tragen kommen.

Um 17 Uhr erklärte unser erster Vorsitzende die Mitgliederversammlung für beendet.

Für das Protokoll

(Horst Severin)  
– Schriftführer –

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

(Michael Dittmer)  
– Stv. Vorsitzender –

## **Orga Plan der GFM e.V. 2022**

**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:** Dipl. Ing. Matthias Latteyer

und  
Ulrich Tang

**Protokollführung:** Horst Severin

**Mitgliederbetreuung:** Matthias Latteyer s.o.  
**Homepage Administrator:** Michael Dittmer s.o.  
**Jahresheft:** Wulf Rumpel s.o.

# **Satzung**

## **für die**

### **GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBETECHNOLOGIE e.V.**

#### **§ 1 Name, Sitz, Geschäftsjahr**

§ 1 Nr. 1 Der Verein führt den Namen

"GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBETECHNOLOGIE e.V." .

*Er ist in das Vereinsregister beim Amtsgericht Hamburg unter der Nr. 69 VR 16646 eingetragen.*

§ 1 Nr. 2 *Der Verein hat seinen Sitz in Hamburg  
Der Verein wurde am 09.06.2000 errichtet.*

§ 1 Nr. 3 *Der Verein ist politisch neutral.*

§ 1 Nr. 4 *Das Geschäftsjahr des Vereins ist das Kalenderjahr.*

§ 1 Nr. 5 *Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts "Steuerbegünstigte Zwecke" der Abgabenordnung.*

#### **§ 2 Zweck des Vereins**

§ 2 Nr. 1 *Zweck des Vereins ist die Förderung der Magnetschwebetechnologie insbesondere durch Öffentlichkeitsarbeit.*

§ 2 Nr. 2 *Der Verein ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.*

§ 2 Nr. 3 *Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.*

§ 2 Nr. 4 *Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck der Körperschaft fremd sind oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.*

§ 2 Nr. 5 *Ehrenamtlich tätige Personen haben nur Anspruch auf Ersatz nachgewiesener Auslagen.*

*Die Mitglieder des Vorstands können für ihren Arbeits- oder Zeitaufwand (pauschale) Vergütungen erhalten. Der Aufwand der Vergütungen darf nicht unangemessen hoch sein. Maßstab der Angemessenheit ist die gemeinnützige Zielsetzung des Vereins.*

#### **§ 3 Erwerb der Mitgliedschaft**

*Mitglied des Vereins kann jede natürliche und juristische Person werden. Über den Aufnahmeantrag entscheidet abschließend der Vorstand.*

## **§ 4 Beendigung der Mitgliedschaft**

Die Mitgliedschaft endet

- a) mit dem Tod des Mitglieds,
- b) durch freiwilligen Austritt,
- c) durch Streichung von der Mitgliederliste,
- d) durch Ausschluß aus dem Verein.
- e) bei juristischen Personen durch deren Auflösung.

Der freiwillige Austritt erfolgt durch schriftlich Erklärung gegenüber einem Mitglied des Vorstands. Er ist nur zum Schluß eines Kalenderjahres unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von drei Monaten zulässig.

Ein Mitglied kann durch Beschluß des Vorstands von der Mitgliederliste gestrichen werden, wenn es trotz zweimaliger Mahnung mit der Zahlung des Beitrags im Rückstand ist. Die Streichung ist dem Mitglied schriftlich mitzuteilen.

Ein Mitglied kann, wenn es gegen die Vereinsinteressen gröblich verstoßen hat, durch Beschluß der Mitgliederversammlung aus dem Verein ausgeschlossen werden. Vor der Beschlußfassung ist dem Mitglied Gelegenheit zu geben, sich persönlich zu rechtfertigen. Eine etwaige schriftliche Stellungnahme des Betroffenen ist in der Mitgliederversammlung zu verlesen.

## **§ 5 Mitgliedsbeiträge**

Von den Mitgliedern werden Beiträge erhoben. Die Höhe des Jahresbeitrages und dessen Fälligkeit werden von der Mitgliederversammlung bestimmt.

Ehrenmitglieder sind von der Beitragspflicht befreit.

## **§ 6 Organe des Vereins**

- a) der Vorstand
- b) die Mitgliederversammlung

## **§ 7 Der Vorstand**

Der Vorstand im Sinne des § 26 BGB besteht aus

- a) dem 1. Vorsitzenden
- b) dem 2. Vorsitzenden
- c) dem Schriftführer
- d) dem Kassenwart
- e) den bis zu 3 Beisitzern

Der Verein wird gerichtlich und außergerichtlich jeweils durch zwei Mitglieder des Vorstandes gemeinschaftlich vertreten.

## **§ 8 Amtsdauer des Vorstands**

Der Vorstand wird von der Mitgliederversammlung auf die Dauer von zwei Jahren, vom Tage der Wahl an gerechnet, gewählt. Er bleibt jedoch bis zur Neuwahl des Vorstandes im Amt.

Scheidet ein Mitglied des Vorstandes während der Amtsperiode aus, so wählt der Vorstand ein Ersatzmitglied (aus den Reihen der Vereinsmitglieder) für die restliche Amtsdauer des Ausgeschiedenen.

## **§ 9      **Beschlußfassung des Vorstands****

Der Vorstand faßt seine Beschlüsse im Allgemeinen in Vorstandssitzungen, die vom 1. Vorsitzenden oder vom 2. Vorsitzenden schriftlich, fernmündlich oder per E-Mail einberufen werden. In jedem Fall ist eine Einberufungsfrist von drei Tagen einzuhalten. Einer Mitteilung der Tagesordnung bedarf es nicht.

Der Vorstand ist beschlußfähig, wenn mindestens zwei Vorstandsmitglieder, darunter der 1. Vorsitzende oder der 2. Vorsitzende, anwesend sind. Bei der Beschlußfassung entscheidet die Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Leiters der Vorstandssitzung.

Die Vorstandssitzung leitet der 1. Vorsitzende, bei dessen Abwesenheit der 2. Vorsitzende. Die Beschlüsse des Vorstands sind zu Beweis Zwecken zu protokollieren und vom Sitzungsleiter zu unterschreiben.

Ein Vorstandsbeschuß kann auf schriftlichem Wege per E-Mail oder fernmündlich gefaßt werden, wenn alle Vorstandsmitglieder ihre Zustimmung zu der zu beschließenden Regelung erklären.

## **§ 10     **Die Mitgliederversammlung****

In der Mitgliederversammlung hat jedes anwesende Mitglied – auch ein Ehrenmitglied – eine Stimme.

Die Mitgliederversammlung ist insbesondere für folgende Angelegenheiten zuständig:

- a) Entgegennahme des Jahresberichtes des Vorstandes;  
Entlastung des Vorstandes.
- b) Festsetzung der Höhe und der Fälligkeit des Jahresbeitrages.
- c) Wahl und Abberufung der Mitglieder des Vorstandes.
- d) Beschlußfassung über die Änderung der Satzung und über die Auflösung des Vereins.
- e) Ernennung von Ehrenmitgliedern.

## **§ 11     **Die Einberufung der Mitgliederversammlung****

Mindestens einmal im Jahr, möglichst im letzten Quartal, soll die ordentliche Mitgliederversammlung stattfinden. Sie wird vom Vorstand unter Einhaltung einer Frist von zwei Wochen durch schriftliche Benachrichtigung unter Angabe der Tagesordnung einberufen.

Die Frist beginnt mit dem auf die Absendung der Einladung vorzugsweise per E-Mail folgenden Werktag. Das Einladungsschreiben gilt als dem Mitglied zugegangen, wenn es an die letzte vom Mitglied dem Verein schriftlich bekannt gegebene Adresse gerichtet ist. Die Tagesordnung setzt der Vorstand fest.

## **§ 12 Die Beschlußfassung der Mitgliederversammlung**

Die Mitgliederversammlung wird vom 1. Vorsitzenden, bei dessen Verhinderung vom 2. Vorsitzenden oder einem anderen Vorstandsmitglied geleitet. Ist kein Vorstandsmitglied anwesend, bestimmt die Versammlung einen Leiter.

Das Protokoll wird vom Schriftführer geführt. Ist dieser nicht anwesend, bestimmt der Versammlungsleiter einen Protokollführer.

Die Art der Abstimmung bestimmt der Versammlungsleiter. Die Abstimmung muß schriftlich durchgeführt werden, wenn ein Drittel der bei der Abstimmung anwesenden stimmberechtigten Mitglieder dies beantragt.

Die Mitgliederversammlung ist nicht öffentlich. Der Versammlungsleiter kann Gäste zulassen. Über die Zulassung der Presse, des Rundfunks und des Fernsehens beschließt die Mitgliederversammlung.

Jede ordnungsgemäß einberufene Mitgliederversammlung ist unabhängig von der Zahl der Erschienenen beschlußfähig.

Die Mitgliederversammlung faßt alle Beschlüsse im Allgemeinen mit einfacher Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen; Stimmenthaltungen bleiben daher außer Betracht. Zur Änderung der Satzung (einschließlich des Vereinszweckes) ist jedoch eine Mehrheit von drei Viertel der abgegebenen gültigen Stimmen, zur Auflösung des Vereins eine solche von vier Fünftel erforderlich.

Für die Wahlen gilt Folgendes: Hat im ersten Wahlgang kein Kandidat die Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen erreicht, findet eine Stichwahl zwischen den Kandidaten statt, welche die beiden höchsten Stimmzahlen erreicht haben.

Über die Beschlüsse der Mitgliederversammlung ist ein Protokoll aufzunehmen, das vom jeweiligen Versammlungsleiter und dem Protokollführer zu unterzeichnen ist. Es soll folgende Feststellungen enthalten:

- a) Ort und Zeit der Versammlung,
- b) die Person des Versammlungsleiters und des Protokollführers,
- c) die Zahl der erschienenen Mitglieder,
- d) die Tagesordnung,
- e) die einzelnen Abstimmungsergebnisse und
- f) die Art der Abstimmung.

Bei Satzungsänderungen ist die zu ändernde Bestimmung anzugeben.

## **§ 13 Nachträgliche Anträge zur Tagesordnung**

Jedes Mitglied kann bis spätestens eine Woche vor dem Tag der Mitgliederversammlung beim Vorstand schriftlich beantragen, daß weitere Angelegenheiten nachträglich auf die Tagesordnung gesetzt werden. Der Versammlungsleiter hat zu Beginn der Mitgliederversammlung die Tagesordnung entsprechend zu ergänzen. Über die Anträge auf Ergänzung der Tagesordnung, die erst in der Mitgliederversammlung gestellt werden, beschließt die Mitgliederversammlung. Zur Annahme des Antrages ist eine Mehrheit von drei Viertel der abgegebenen gültigen Stimmen erforderlich. Satzungsänderungen,

die Auflösung des Vereins sowie die Wahl und Abberufung von Vorstandsmitgliedern können nur beschlossen werden, wenn die Anträge den Mitgliedern mit der Tagesordnung angekündigt worden sind.

## § 14 Außerordentliche Mitgliederversammlungen

Der Vorstand kann jederzeit eine außerordentliche Mitgliederversammlung einberufen. Die muß einberufen werden, wenn das Interesse des Vereins es erfordert oder wenn die Einberufung von einem Zehntel aller Mitglieder schriftlich unter Angabe des Zwecks und der Gründe vom Vorstand verlangt wird. Für die außerordentliche Mitgliederversammlung gelten die §§ 10, 11, 12, und 13 entsprechend.

## § 15 Auflösung des Vereins und Anfallberechtigung

§ 15 Nr. 1 Die Auflösung des Vereins kann nur in einer Mitgliederversammlung mit der im § 12 festgelegten Stimmenmehrheit beschlossen werden. Sofern die Mitgliederversammlung nichts anderes beschließt, sind der 1. Vorsitzende und der 2. Vorsitzende gemeinsam vertretungsberechtigte Liquidatoren. Die vorstehenden Vorschriften gelten entsprechend für den Fall, daß der Verein aus einem anderen Grund aufgelöst wird oder seine Rechtsfähigkeit verliert.

§ 15 Nr. 2 *Bei Auflösung des Vereins oder bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke fällt das Vermögen des Vereins an die Samtgemeinde Lathen mit der Maßgabe, daß das Vereinsvermögen ausschließlich unmittelbar zu gemeinnützigen Zwecken Verwendung finden darf.*

Die vorstehende Satzung wurde in der Mitgliederversammlung vom 16.10.2021 aktualisiert.

**LESERBRIEF**

### Transrapid wieder ernsthaft diskutieren

Zum Transrapid („Eine Alternative für die Verkehrswende?“, Ausgabe vom 8. November) schreibt Papenburgs früherer Bürgermeister und amtierendes Mitglied der CDU-Stadtratsfraktion:

„Es ist unbestritten, dass sich die Grünen um Natur- und Umweltschutz nicht nur verdient gemacht haben, [...] Es darf aber nicht verschwiegen werden, dass es gerade die Grünen waren, die den Ausbau des Transrapid zu Beginn dieses Jahrhunderts verhindert haben.

„Ihre Partei“, so Grünen-Fraktionschefin Göring-Eckardt, „werde auf Bundesebene alles unternehmen, statt des Transrapids eine S-Bahn zwischen Flughafen und Hauptbahnhof in München zu bauen.“ Und die damalige Bundestagsabgeordnete Christine Scheel erklärte: „Meine Partei lehnt den Bau der Transrapid-Strecke aus finanziellen und ökologischen Gründen grundsätzlich ab.“ Und die frühere Vizepräsidentin des Bayrischen Landtags Christine Stahl bezeichnete den Transrapid als „Monster“.

Dabei wurde der Transrapid einstmalig entwickelt, um dem Flugzeug im innerdeutschen Verkehr Konkurrenz zu machen. Wenn Frau Baerbock heute die Einstellung von Kurzstreckenflügen bei gleichzeitigem Ausbau der Bahnstrecken fordert, dann frage ich mich, ob die Wiederaufnahme des Transrapidprojektes nicht sinnvoller ist. Man könnte damit ein sicheres, zukunftsweisendes, klimafreundliches und dem Flugzeug gegenüber schnelleres Verkehrsmittel schaffen, das sich dann auch noch im Ausland gewinnbringend verkaufen ließe. [...]

Die hervorragenden Versuchsergebnisse auf der Teststrecke bei Lathen sollten bei den derzeitigen Koalitionsverhandlungen ernsthaft wieder für eine zukunftsweisende Verkehrswende in die Diskussion gebracht werden.“

*Ulrich Nehe  
Papenburg*

**Ems-Zeitung vom 17.11.2021**

## Unser Schriftführer wurde 75

Einen Tag vor Beginn des ITS World Congress und sechs Tage vor unserer Mitgliederversammlung feierte unser Schriftführer Horst Severin seinen 75. Geburtstag.

Horst Severin erblickte am 10.10.1946 in Halver das Licht der Welt. Er entstammt einer Handwerkerfamilie, die ursprünglich im Raum Heidelberg lebte und in das Sauerland umsiedelte. Sein Vater war gelernter Schmied.

Wie schon sein älterer Bruder Friedhelm, der sich zum Heizungsbauer entwickelte, entschied sich Horst Severin ebenfalls, einen handwerklichen Beruf zu erlernen. Er begann mit 14 Jahren eine Malerausbildung, die er nach drei Jahren erfolgreich mit einem Gesellenbrief abschloß.

Zwei Jahre später verschlug es ihn temporär in den hohen Norden: Im Raum Flensburg absolvierte er seinen Wehrdienst.

Während sein Bruder ganz und gar in seinem Beruf aufging und einen eigenen Handwerksbetrieb gründete, entdeckte Horst immer mehr seinen christlichen Glauben, der ihn zu einem starken Engagement im CVJM Lüdenscheid führte. Dieser hatte zu seiner Zeit bereits eine Partnerschaft mit dem YMCA Freetown (Sierra Leone). Dieser Umstand ermöglichte es ihm und seiner Frau Ute, an einer Reise nach Sierra Leone kurz vor Beginn des dortigen Bürgerkrieges (1991-2002) teilzunehmen, um Projekte der Partnerorganisation in der Landwirtschaft zu besichtigen. Da sich plötzlich das Ende der Friedenszeit abzeichnete, mußte die Reise allerdings vorzeitig abgebrochen werden. Er bekam trotzdem einen tiefen Eindruck von den Problemen der 3. Welt.

Fünf Jahre später, am 06.06.1996, lernte er ein Verkehrssystem kennen, das mithelfen sollte, die Verkehrs- und Umweltprobleme dieser Welt zu lösen, die Magnetschnellbahn Transrapid. Er hatte das Glück, unangemeldet in Lathen an einer Versuchsfahrt teilnehmen zu können. Dies beeindruckte ihn so sehr, daß er sich um eine zweite Mitfahrgelegenheit bemühte, zu der es bereits am 09.10.1996 kam. Nach diesen prägenden Erlebnissen entschloß er sich, in Eigeninitiative Fahrten zur Transrapid Versuchsanlage zu organisieren, weil er „*einen Beitrag leisten wolle, den Transrapid positiv dar zu stellen*“.<sup>1</sup> Während seine erste organisierte Tour von Nordrhein-Westfalen ins Emsland 1997 noch mit PKW und danach mit einem gemieteten Kleinbus erfolgte, „*wurden die Gruppen immer größer und die größte Gruppe, die einmal mit nach Lathen fuhr, umfaßte siebzig Personen. So daß ein Doppelstockbus eines Reiseunternehmens gebucht werden mußte*“.<sup>1</sup> Er konnte sogar einem jungen Afrikaner eine Mitfahrt ermöglichen, der über den YMCA in Freetown zum CVJM nach Lüdenscheid gekommen war, um Sozialpädagogik in Deutschland studieren zu können, und dort zeitweise mitarbeitete.

Horst Severins Organisationstalent kam uns gerade wieder zugute, nachdem er für unsere Gesellschaft bei der Fa. Bögl einen Besichtigungstermin für den Cargo Maglev Demonstrator während des ITS World Congress 2021 in Hamburg nachgefragt hatte. Hierfür bekam er den 14.10.2021 bestätigt. Alle Teilnehmer an der Besichtigung erhielten auch ein Gratis-Besucherticket für die Hamburger Messehallen, um dort den Max-Bögl-Stand zu besuchen und sich weiter auf dem Gelände umzuschauen.

Neben seinem organisatorischen Talent hat Horst Severin nach eigenen Worten auch eine „*schriftstellerische Ader*“ entwickelt. Außerdem ist Musik sein Hobby. Er spielt Akkordeon und legte sich ein eigenes Tonstudio zu, um Live-Mitschnitte von Musikern für diese auf CD zu brennen und an deren Interessentenkreis zu verteilen.



*Horst Severin auf der Mitgliederversammlung am 16.10.2021 in Tostedt*

Michael Dittmer

© 2021 GFM-eV

1 Severin, Horst: „Meine Erlebnisse mit dem Transrapid und Begegnungen mit Menschen“, April 2020

# Mit Transrapid-Forschung Flüge ersetzen

Professoren setzen auf Hyperloop und schüren Hoffnung auf Reaktivierung der Lathener Teststrecke

Gerd Schade  
Tobias Rümmele

**H**ochschulprofessoren aus Emden und der Sögelener EU-Abgeordnete Jens Gieseke (CDU) schüren Hoffnungen auf eine Reaktivierung der Transrapid-Strecke im Emsland.

Die viel beachtete Gründung des Fördervereins Transrapid Emsland Anfang November in Lathen zieht weitere Kreise. 15 Jahre nach der Transrapid-Katastrophe

mit 23 Toten und zehn Jahre nach der endgültigen Einstellung des Testbetriebs auf dem 32 Kilometer langen Rundkurs zwischen Lathen und Dörpen hoben rund 30 Freunde der Magnetschwebebahn-Technik den Verein aus der Taufe.

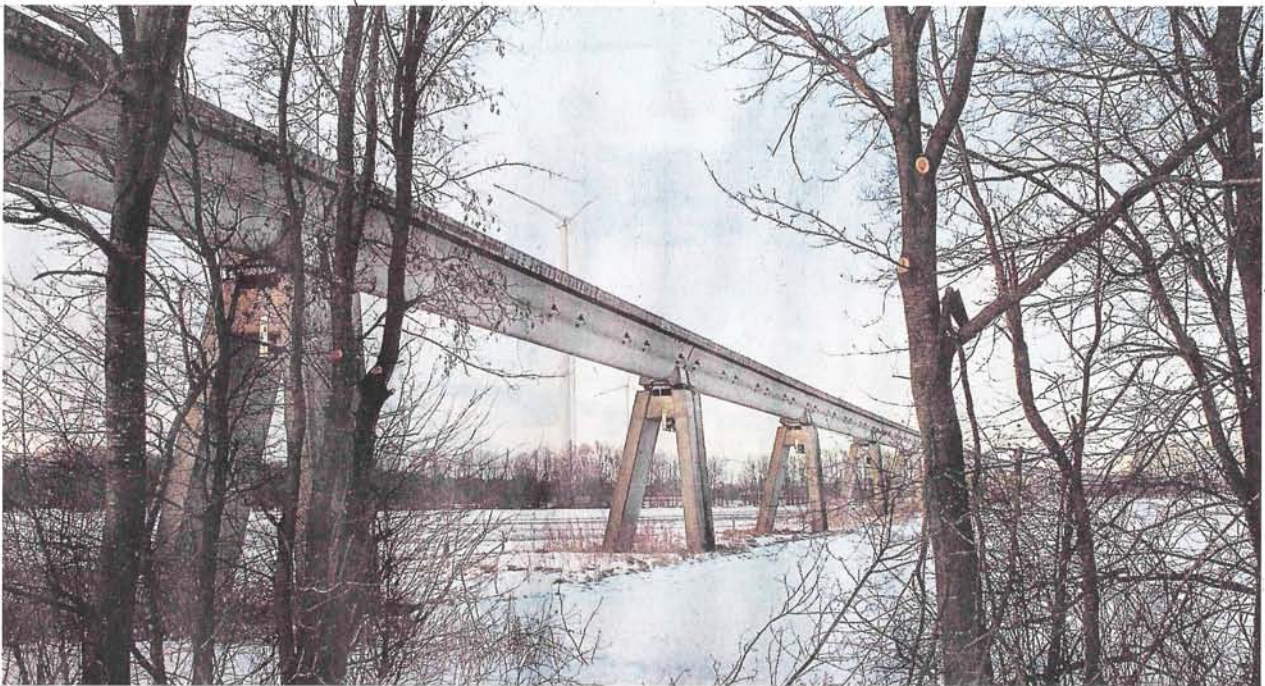
Vorsitzender Norbert Holtermann und seine Mitstreiter wollen Besuchern die Exponate der Magnetschwebebahn-Technik im Emsland und die Transrapid-Historie wieder zugäng-

lich machen. Aber nicht nur das: Auf der Gründungsversammlung des Vereins machte Dr. Ralf Effenberger, Geschäftsführer der Intis GmbH, deutlich, warum es sich aus seiner Sicht lohnen würde, die im Emsland jahrzehntelange erprobte Technologie im Hinblick auf die Verkehrswende zugunsten des Klimaschutzes in Deutschland doch noch weiterzuentwickeln. Intis ist ein Tochterunternehmen der IABG. Sie ist Eigentümerin

der Versuchsanlage.

Zwei Professoren der Hochschule Emden/Leer hoffen in diesem Zusammenhang weiter darauf, dass möglichst bald Züge auf der Versuchsanlage schweben – und zwar in einer luftleeren Röhre. Die beiden Wissenschaftler Dr. Walter Neu und Dr. Thomas Schüning pla-

**(Fortsetzung auf der nächsten Seite)**

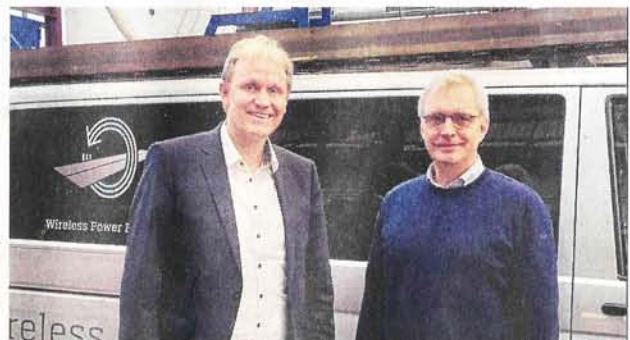


Seit zehn Jahren liegt die Versuchsstrecke im Emsland still.

Fotos: Nina Kallmeier/Daniel Gonzalez-Teppe/Büro Gieseke



Der HyperpodX könnte nach Vorstellungen von Wissenschaftlern durch eine Röhre in Lathen flitzen.



Jens Gieseke (l.) wurde bei einem Besuch im Testzentrum in Lathen von Dr. Ralf Effenberger empfangen.

**(Fortsetzung von der vorherigen Seite)**

nen eine Teststrecke für Hyperloops. Das sind Bahnen, die durch eine luftleere Röhre schießen. „Ein Hyperloop ist so etwas wie ein Transrapid 2.0“, sagt Neu. „Bei einem Zug, der sich mit 400 Stundenkilometern bewegt, haben wir 85 Prozent Energieverlust durch Windwiderstand.“ Hier setze die Idee des Hyperloops an: Der Windwiderstand ist in der möglichst luftleeren Röhre deutlich reduziert.

Die Anlage in Lathen sei für einen umfangreichen Testbetrieb ideal, erklärt Schüning. „Das Ständerwerk ist in einem Top-Zustand“, sagt er. Die Anlage werde regelmäßig gewartet. „Wir können sehr schnell eine Röhre oben draufsetzen.“

Aktuell gebe es Gespräche auf allen politischen Ebenen über eine Finanzierung. Zwar sei es für einen konkreten Zeitplan noch zu früh, sagt Schüning. „Aber es ist das gemeinsame Ziel aller Beteiligten, Lathen als europäisches Entwicklungszentrum aufzurüsten.“ Schüning ist von der Technologie überzeugt: Im Gegensatz

zum Transrapid könnten mit dem Hyperloop viel höhere Geschwindigkeiten erreicht werden. Durch den geringen Luftwiderstand sei dies auch ökologisch effizienter.

**Testbetrieb innerhalb von zwei Jahren startklar?**

Die beiden Forscher wollen bei der Politik weiter um Unterstützung werben und hoffen auf eine schnelle Umsetzung ihrer Ideen. „Realistisch wäre es binnen zwei Jahren möglich, mit dem Testbetrieb zu starten“, sagt Neu. Die zwei Emdener Professoren sehen sich gemeinsam mit ihrer Hochschule und der Universität Oldenburg als Treiber der Hyperloop-Technologie auf europäischer Ebene. „Wir reden hier über einen Ersatz für den inhereuropäischen Flugverkehr“, sagt Neu, der überzeugt ist, dass bei entsprechender Finanzierung bereits in wenigen Jahren erste Hyperloop-Verbindungen für Gütertransporte zum Einsatz kommen könnten. Im Emsland könnten dafür entscheidende Weichen ge-

stellt werden. „Es gibt weltweit keine Strecke, die mit Lathen konkurrieren könnte“, ist Neu überzeugt.

Auch EU-Abgeordneter Gieseke hält die Anlage für einzigartig. Er attestiert ihr enormes Potenzial für Forschung in unterschiedliche Richtungen – und zwar ohne Denkverbote. Diese Chancen könne man doch nicht ungenutzt lassen. „Machen wir uns nichts vor: Wollten wir eine solche Anlage noch einmal an anderer Stelle genehmigen lassen, dann gingen Jahre ins Land. In Lathen steht eine intakte und vor allem von der Bevölkerung mitgetragene Anlage mit hoher Akzeptanz“, erklärt Gieseke auf Anfrage unserer Redaktion.

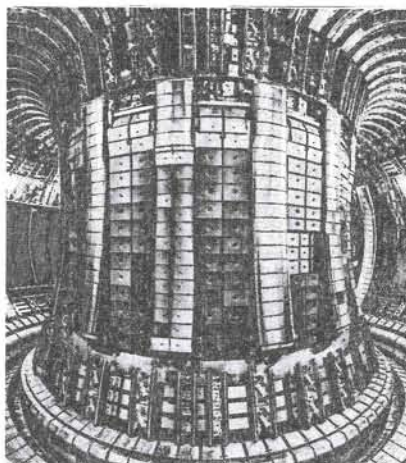
Für den Verkehrssektor wolle die EU 60 Prozent weniger Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990. „Und die bekommen wir ja nur hin, wenn wir neben dem Individualverkehr nachhaltige Lösungen für den Gütertransport und den öffentlichen Nah- und Fernverkehr finden.“

Gieseke erwartet in die-

sem Zusammenhang ein Signal von der künftigen Bundesregierung: „Wir wollen nachhaltige Mobilität. Je klarer und deutlicher, desto besser.“ Bei der Finanzierung für Forschung seien Bund, Land und Europa gefordert.

Vielleicht gehe es bei der Anlage in Lathen nicht nur um die Magnetbahntechnologie, sondern auch um andere Antriebsarten. Vermutlich wären zuerst Lösungen für den Gütertransport realistisch, anschließend Personenbeförderung, meint Gieseke. Fest steht aus Sicht des Christdemokraten: „Grüne Verbotsmentalität löst die Klimakrise nicht. Wir brauchen Innovationen und müssen dafür alle Chancen nutzen.“

**Ems-Zeitung vom 18.11.2021**



*Steht für mehr als 200 Millionen Euro: der Reaktor W7-AS nach der Finanziellösung mit Bayern und Wuppertal*  
Foto: ULRICH

## Heiße Sache

Auch die Plasmaphysiker vermelden einen neuen Erfolg an der Fusionsfront.

Von Ulf von Rauchhaupt

**(Fortsetzung auf der nächsten Seite)**

# „Unser Ziel ist ein Fusionsreaktor bis Ende des Jahrzehnts“

Wie man die Laserfusion zur Stromerzeugung nutzen will.

*Herr Roth, in der vergangenen Woche vermeldete eine internationale Forschergruppe an der National Ignition Facility (NIF) in Livermore in „Nature“ einen Erfolg bei der Verschmelzung von Atomkernen der Wasserstoffisotope Deuterium und Tritium zu Heliumkernen mittels intensiver Laserstrahlen. Demnach gelang es erstmals, ein Fusionsfeuer in einer winzigen Brennstoffkapsel zu zünden und das Plasma am Brennen zu halten. In einem späteren Versuch sind sogar 70 Prozent der 1,9 Megajoule zugeführten Laserenergie frei geworden. Sie verfolgen die Experimente zur sogenannten Trägheitsfusion in Livermore schon seit vielen Jahren. Vor 23 Jahren haben Sie dort selbst am Aufbau des Hochleistungslasers mitgearbeitet. Wie beurteilen Sie die Ergebnisse, die in Livermore nun erzielt wurden?*

Es ist ein Durchbruch. Lange hat man daran gezweifelt, ob die Kernfusion mit Lasern überhaupt funktioniert. Die Zündung des Plasmas hat endlich geklappt. Und mit der Ausbeute von 1,3 Megajoule, was etwa 70 Prozent der eingebrachten Laserenergie entspricht, ist seit dem vergangenen Jahr der Beweis klar erbracht, dass man das Fusionsplasma am Brennen halten kann. Der Weg ist damit frei, die

Laserfusion zur Energiegewinnung zu nutzen. Allerdings reicht die Energieausbeute noch nicht, um ein Kraftwerk bauen zu können.

*Wie lang hat das Brennstoffplasma gebrannt?*

Nur sehr kurz, etwa hundert Billionstel Sekunden lang. Das ist die typische Zeit, mit der sich die Detonationswelle bei der Implosion der Kapsel im Brennstoff ausbreitet. Mit einer größeren Kapsel und mehr Brennstoff wäre der Ertrag wahrscheinlich noch deutlich höher ausgefallen. Die Fusionskerze war gewissermaßen zu kurz, die da gebrannt hat, um mehr an Energie zu liefern als das Streichholz, das sie angesteckt hat.



Markus Roth

*Gibt es eine Chance, das Fusionsfeuer länger am Brennen zu halten?*

Ja, dazu würde man etwas mehr Brennstoff, also Deuterium und Tritium, benötigen. Derzeit beläuft sich die Gesamtmenge auf 200 Mikrogramm. Mit ande-

ren Worten: Die Kerze müsste länger werden und die Laserstrahlen mehr Leistung haben, um den Brennstoff auf die gleichen Dichten zu komprimieren. Oder man müsste die Verluste vom Laser bis zum Brennstoff weiter verringern.

*Sie haben mit deutschen und amerikanischen Kollegen eine Firma gegründet, ein Start-up, mit dem Ziel ein Fusionskraftwerk zu bauen, das auf der Trägheitsfusion basiert.*

Das war im Juli 2021. Die Idee hatte ich mit meinem amerikanischen Kollegen, dem Laserexperten Todd Dimire von der University of Texas in Austin, noch vor dem Experiment an der NIF mit der Rekordausbeute im August. Wir konnten den erfahrenen Unternehmer Thomas Former und die Ingenieurin Anika Stein sowie zahlreiche Investoren gewinnen. Aktuell hat Focused Energy, wie die Ausgründung von der TU Darmstadt heißt, 28 Mitarbeiter. Unser Ziel ist ein funktionierender Demonstrationsreaktor bis Ende des Jahrzehnts.

*Dieser Demonstrationsreaktor wäre dann fünf Jahre früher am Start als der auf den magnetischen Plasmaeinschluss setzende Fusionsreaktor ITER in Südfrankreich,*

*bei dem frühestens 2035 das erste Fusionsfeuer brennen soll. Wie wollen Sie das erreichen?*

Die National Ignition Facility in Livermore ist zwar ein tolles Experiment für die Grundlagenforschung, die Technik ist für ein Kraftwerk aber zu wenig rentabel. Wir nutzen deshalb ein etwas anderes Verfahren, um die Verluste von der Steckdose über den Laser bis zur Fusion möglichst gering zu halten. Statt den Weg über einen Hohlraum zu gehen, bestrahlen wir den Brennstoff direkt, und zwar zunächst mit Laserstrahlen und dann mit einem energiereichen Protonenstrahl. Die Laserstrahlen komprimieren das Pellet, ohne es aufzuheizen. Danach erhitzen wir den Brennstoff mit dem Ionenstrahl schnell auf Fusionstemperatur. Ich verwende gerne folgendes Bild: NIF arbeitet wie ein Dieselmotor, bei dem der Brennstoff gleichzeitig komprimiert und erhitzt werden muss, um von selbst zu zünden. Wir werden einen effizienteren Ottomotor nutzen: Der Ionenstrahl übernimmt dabei die Rolle der Zündkerze. Ein weiterer Punkt: Während der Hochleistungslaser in Livermore nur alle zwei Stunden schießt, erstrahlt unser Laser zehnmal in der Sekunde. Wir benötigen zudem nur ein Viertel der Laserenergie der National

Ignition Facility und planen, deutlich mehr Energie aus dem Pellet zu holen. Die Verfahren sind in der Vergangenheit alle schon erfolgreich auf kleinerer Skala erprobt worden. Jetzt geht es darum, sie zum Bau eines Kraftwerks zu nutzen.

*Wie sieht Ihr Zeitplan aus?*

Wir eröffnen demnächst in Darmstadt eine erste Forschungs- und Testanlage. In zwei Jahren folgt in den USA – voraussichtlich in Texas – eine zweite, deutlich größere. Und in fünf Jahren wollen wir einen Demonstrationsreaktor bauen, der im Jahr 2028 fertiggestellt sein soll. Und dieser soll dann bis zum Ende des Jahrzehnts ein Fusionsplasma zünden, am Brennen halten und zeigen, dass sich mit der Laserfusion ein Kraftwerk bauen lässt. Ein erstes Kraftwerk könnte noch in der ersten Hälfte des kommenden Jahrzehnts ans Netz gehen. Die Fusion könnte dann noch einen Beitrag bis 2050 zur CO<sub>2</sub>-freien Stromerzeugung liefern und darüber hinaus grünen Wasserstoff produzieren.

*Über die Elektrolyse mit dem erzeugten Strom?*

Fortsetzung auf der folgenden Seite

Der Plasmaforscher Markus Roth von der TU Darmstadt im Gespräch

Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 02.02.2022

## Standortfrage wird 2022 entschieden

Nein, es ist sogar noch einfacher. Diese Fusionsanlagen erzeugen so viel Wärme, dass man sofort über Pyrolyse von Wasser den Wasserstoff gewinnen kann. Der Reaktor läuft bei 900 Grad, und die Hitze reicht dafür aus.

### Mit welcher Energieausbeute rechnen Sie?

Pro Pellet mit etwa 200-mal so viel Energie, wie der Laser liefert. Das ist also skalierbar.

### Bei einem Fusionskraftwerk müsste man den Brennstoff wie am Fließband nachliefern.

Genau. Zehnmal pro Sekunde wird eine kleine Kugel mit dem Brennstoff in den Reaktor hineingeschossen. Die gewonnene Fusionsenergie wird wie bei einem klassischen Kraftwerk dazu genutzt, Strom zu erzeugen. Jedes dieser kleinen Kügelchen hat die gleiche Energie wie eine große geladene Batterie eines Elektrofahrzeugs. Mit jedem Kügelchen kann ich also auch 600 Kilometer weit mit einem Mittelklassewagen fahren. Man sieht hier, was für eine Leistung dahintersteckt. Soll das Kraftwerk 24 Stunden laufen, benötigen wir 860 000 Pellets. Jedes Pellet darf nicht mehr als 50 Cent kosten.

### Stoßen Sie mit Ihrem Projekt bei der Politik auf Resonanz?

Wir haben begonnen, mit allen großen Parteien zu sprechen. Bislang sind wir auf großes Interesse gestoßen. Wir müssen aber immer wieder erklären, dass Kernspaltung und Kernfusion nichts miteinander zu tun haben. Ich würde mir wünschen, dass unsere Fusionsanlage statt in den USA in Deutschland gebaut wird. Dafür müsste aber einiges in Gang gesetzt werden, insbesondere regulatorische Aspekte müssten geklärt sein. Wir wollen schließlich nicht so enden wie Tesla in Brandenburg. Von den 2,5 bis drei Milliarden Euro, die das Projekt kosten wird, fließen die überwiegenden Gelder in die heimische Industrie. Wir müssen in diesem Jahr noch eine Entscheidung treffen, wo wir die große Anlage errichten. Wir sind von unseren Investoren gehalten, unsere Zeitpläne einzuhalten. Ich hoffe, dass unsere Fusionstechnik nicht wieder eine Technologie ist, die wir hier entwickeln, damit sie in einem anderen Land zur Blüte gebracht wird.

Die Fragen stellte **MANFRED LINDINGER**.

## Rekordinvestitionen in Quantentechnologie

### Große Hoffnungen für zweite Technikgeneration

fib. FRANKFURT. Quantencomputer gelten in Wissenschaft und Wirtschaft als das übernächste große Ding, als eine Technik, die vieles verändern kann, riesige Potentiale hat, aber als sehr teuer und kompliziert gilt. Von China bis Amerika, von Deutschland bis Japan stecken Institute, Unternehmen und Regierungen viel Geld in die Entwicklungen. Ziel ist, die Grundlagen einer neuen Technologiegeneration zu legen.

Im vergangenen Jahr floss allein seitens der öffentlichen Hand die Rekordsumme von 25 Milliarden Dollar in die globale Entwicklung der Quantentechnik. Dazu kam eine weitere Milliarde Dollar von Risikokapitalgebern. Das geht aus einem aktuellen Bericht des World Economic Forum (WEF) hervor. Die Summe übertrifft die addierten Gesamtinvestitionen der vorausgegangenen drei Jahre.

Vor diesem Hintergrund haben die Regierungen in Deutschland, Frankreich, China und Kanada über die kommenden Jahre milliardenschwere Entwicklungsprogramme aufgelegt. Peking betreibt auf quantentechnischer Basis einen Kommunikationssatelliten. Amerikanische IT-Unternehmen wie Google, Microsoft und IBM stecken viel Geld in die Forschung und kooperieren mit zahlreichen europäischen Forschungsinstituten.

Quantenrechner gelten als deutlich leistungsfähiger als heutige Supercomputer. Mit Quantennetzwerken lassen sich allen Prognosen zufolge Daten in bislang nicht vorstellbaren Mengen transportieren, mit quantenbasierten Sensoren sind physikalische Größen wie Druck, Zeit, Raum, Temperatur, Geschwindigkeit, Beschleunigung, elektrische und magnetische Felder in einer bislang nicht gekannten Präzision zu messen. Doch die Entwicklung dieser Technologien und ihr absehbarer Ein-

satz sind selbst nach Einschätzung der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften Acatech nicht ganz unumstritten. Spezielle Quantensysteme können heutige Techniken zur Verschlüsselung digitalisierter Daten leicht knacken. Auch können sie das Potential Künstlicher Intelligenzen deutlich erhöhen, und die Möglichkeiten von KI sind selbst Technikfans im Silicon Valley nicht ganz geheuer.

Kay Firth-Butterfield, Chef der Abteilung Künstliche Intelligenz und Machine Learning des WEF, nennt das Heraufdämmern dieser neuen Computer-Ära eine „historische Transformation“. Könne der Mensch doch faktisch Einblick ins Innerste der Materie gewinnen. Das sei zu begrüßen, müsse aber mit Debatten um ethische, juristische und soziale Rahmenbedingungen dieser Technologie einhergehen.

Technologien auf Basis der Quantenphysik werden schon seit mehr als einem halben Jahrhundert eingesetzt, etwa in Lasergeräten, Magnetresonanztomographie oder Computerchips. Sie gelten als Quantentechnologien der ersten Generation. Sie nutzt quantenmechanische Effekte vor allem passiv. Nun macht sich die Wissenschaft daran, quantenmechanische Effekte wie etwa die sogenannte Superposition, Verschränkung oder Überlagerung aktiv herzustellen und zu nutzen. Oder mit anderen Worten: Ein Teilchen kann gleichzeitig an zwei völlig verschiedenen Orten sein, über Tausende Kilometer hinweg auf bisher nicht bekannten Wegen mit einer Art Zwillingsteilchen kommunizieren oder sich gleich ganz seiner genauen Bestimmung entziehen. Daher ist von einer zweiten Generation der Quantentechnik die Rede – und die könnte in der Welt der Technik zum ganz großen übernächsten Ding werden.

# Voller Feuereifer und Tatendrang

Wie zwei junge Männer die Leidenschaft für die Magnetschwebbahntechnik in Lathen gepackt hat

Gerd Schade

**D**avid Harder (18) aus Meppen und Leon Cordes aus (19) Leer erzählen, was für sie die Faszination Transrapid ausmacht und warum sie helfen wollen, die im Emsland erprobte Magnetschwebbahntechnik von ihrem Image als „Lost Place“ zu erlösen.

Als Anfang November im Lathener Gemeindezentrum „Markt 7“ der Förderverein Transrapid Emsland

aus der Taufe gehoben wird, sind die beiden jungen Männer dabei. Ihr Feuereifer wird im Gespräch mit unserer Redaktion deutlich.

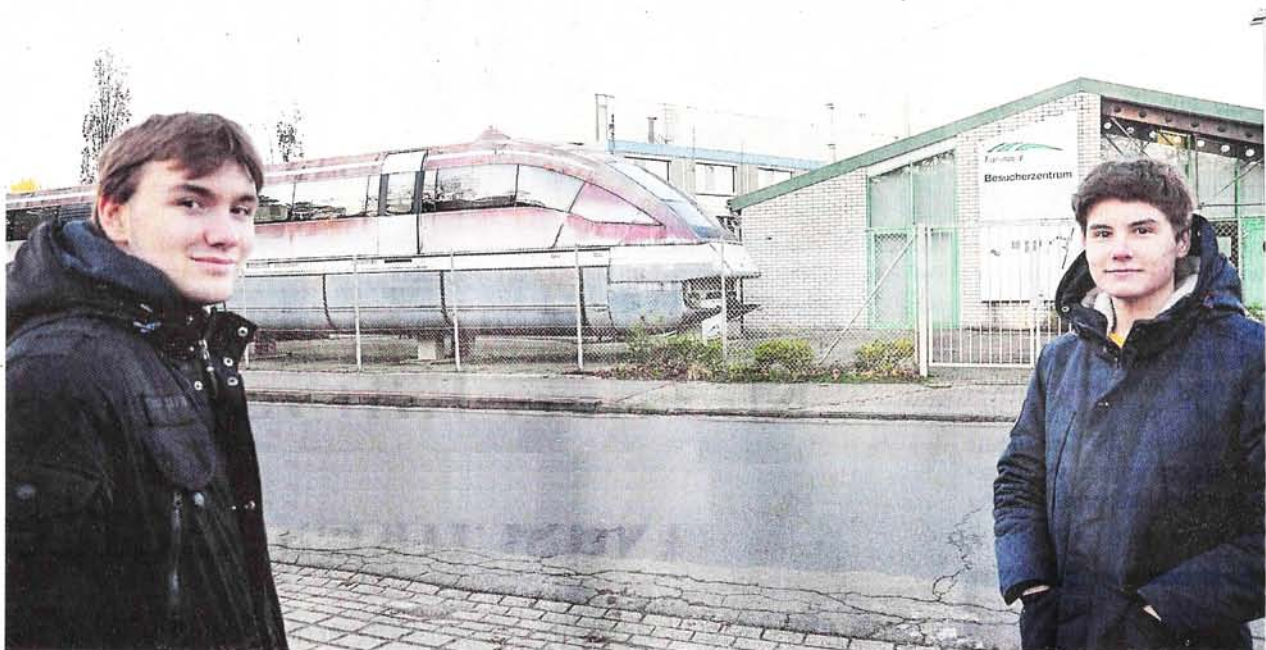
Damit sind Harder und Cordes keineswegs allein. Auf der Gründungsversammlung hatte der Vorsitzende, Lathens neuer Bürgermeister Norbert Holtermann (CDU), berichtet, dass einige seiner Mitstreiter am liebsten sofort loslegen würden. Den Transrapid, dessen Technik fast 30 Jahre auf einem 32 Kilometer langen

Rundkurs zwischen Lathen und Dörpen erprobt wurde, wieder zu einem Anziehungspunkt für Einheimische und Besucher zu machen, ist das erklärte Ziel der Vereinsgründer. Sie wollen es nicht länger hinnehmen, dass 15 Jahre nach der Transrapid-Katastrophe mit 23 Toten und zehn Jahre nach der endgültigen Einstellung des Testbetriebes alte Züge, das Besucherzentrum und weitere Teile der Versuchsanlage verwittern.

## Schulreferat weckt größeres Interesse

David Harder ist noch ein Kind, als der Testbetrieb endet. Seiner Leidenschaft für den Transrapid tut das jedoch keinen Abbruch. Der Meppener, der zurzeit die Jahrgangsstufe 12 am Beruflichen Gymnasium in der Kreisstadt besucht, hat in jungen Jahren eine Zeit lang

(Fortsetzung auf der nächsten Seite)



Leidenschaftliche Transrapid-Fans sind Leon Cordes (links) und David Harder.

Foto: Gerd Schade



Leon Cordes vor dem TR06 in Bonn.

Foto: Cordes



Mit Stickern bewirbt David Harder seine Internetseite. Foto: Harder

(Fortsetzung von der vorherigen Seite)

in Lathen gewohnt. Seine Großeltern leben nach wie vor in der Emsgemeinde.

Radtouren und Spaziergänge mit der Familie hätten immer mal wieder auch zur Versuchsanlage geführt, erzählt Harder. „Mich hat immer interessiert, was für ein Bauwerk das ist.“ Seine Mutter habe seine Fragen dazu stets „mit einer Art Eisenbahn“ beantwortet. „Aber das habe ich schon damals nicht wirklich geglaubt.“

In der vierten Klasse, Harder wohnt inzwischen in Meppen, muss er ein Referat über Sehenswürdigkeiten im Emsland anfertigen. Bei seiner Recherche stößt er zum ersten Mal konkret auf den Transrapid. An die Katastrophe im September 2006 hat er keine eigenen Erinnerungen. Die Arbeit an dem Referat führt nach seinen Worten dazu, dass er sich fortan „fast täglich“ mit dem Transrapid beschäftigt. Als Fundgrube erweist sich vor allem das Internet.

Einen gewaltigen Schub erfährt die Leidenschaft des Emsländers im ersten Corona-Jahr. „Plötzlich hatte ich wie viele andere auch viel Zeit“, sagt Harder. Er nutzt sie, um sich weiteres Wissen aus Fachbüchern und Studien anzueignen. Es mag abgedroschen klingen, „aber ich sauge wirklich jede neue Information wie ein

Schwamm auf“, sagt Harder. Den Reiz macht für ihn die Mischung aus. „Es ist der Mix aus einer ganz spannenden Technologie mit gesellschaftlich-politischer Debatte und einem starken regionalen Aspekt“, erklärt der 18-Jährige. In diesem Zusammenhang beschäftigt ihn zudem die Frage, warum es bis heute nicht gelungen ist, die Magnetschwebbahntechnik zu etablieren.

Mit seiner Leidenschaft steht David Harder nach eigenem Bekunden im Familien- und Freundeskreis ziemlich allein auf weiter Flur. Er räumt ein, deswegen zuweilen belächelt zu werden. Aber davon lässt sich der junge Mann, der inzwischen eine eigene Internetseite (magnetbahn.org) betreibt und Sticker in Umlauf bringt, nicht beirren.

#### Leidenschaft mündet in Berufswunsch

Und es ist ja beileibe nicht so, dass es keine Gleichgesinnten gibt. Das zeigt sich nicht nur in der Gründung des Fördervereins mit Interessenten über die Grenzen der Republik hinaus, sondern auch in Gestalt von Leon Cordes.

Der Elektroniker-Azubi im dritten Lehrjahr aus Leer hat Harder über die Social-Media-Plattform Instagram

kennengelernt. Das Interesse des 19-Jährigen am Transrapid wird geweckt, als in den Medien im September 2016 über den zehnten Jahrestag des Unglücks berichtet wird. Fortan eignet sich auch Cordes vor allem im Internet weiteres Wissen an. Wie er erzählt, gibt seine Leidenschaft letztlich sogar den Ausschlag für seinen Berufswunsch.

2017 kommt Cordes erstmals buchstäblich mit dem Transrapid in Berührung. Am Deutschen Museum in Bonn steht er vor dem TR06 und kann ihn anfassen. Die erste Sektion des Magnetzuges ist dort seit 1995 ausgestellt.

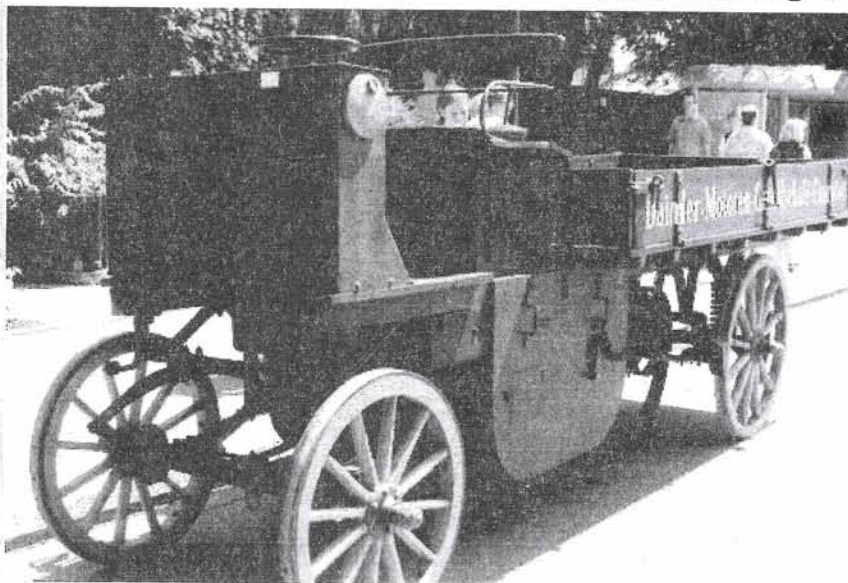
Auch die beiden jungen Männer würden mit der aktiven Arbeit im Förderverein lieber heute als morgen starten. Dass Strecke und Züge verwaist sind beziehungsweise verwahrlosen, „fühlt sich falsch an“, meint Harder. Für Cordes wäre es „das Mindeste“, die Technik wieder so darzustellen, wie sie es verdient habe, und sie damit von ihrem „Lost Place“-Image zu erlösen.

Der Einsatzwille der beiden jungen Männer drückt sich auch darin aus, dass sie bereits vor einigen Jahren bei der Gemeinde Lathen vorstellig geworden sind, um die in der Kommune zwischenzeitlich gehegten Plä-

ne für ein Transrapid-Museum tatkräftig zu unterstützen.

Die weltweit einzige kommerziell betriebene Transrapid-Strecke wurde in Schanghai (China) gebaut. Am 29. Dezember 2003 nimmt die deutsche Magnetschwebbahn dort den regulären Betrieb zum internationalen Flughafen Pudong auf – für David Harder eine Art Endstation Sehnsucht: „Wenn ich könnte, würde ich dort mal hinfliegen, die ganze Zeit mit dem Transrapid hin und herfahren und dann wieder nach Hause reisen.“

Ems-Zeitung vom 30.12.2021



Neuer Konkurrent für den Güterzug: Der erste Lkw der Welt konnte 1,5 Tonnen transportieren. Foto: Daimler AG

1896: Lastkraftwagen

(Fortsetzung auf der nächsten Seite)

Der Kraftwagen war gerade erst sieben Jahre zuvor erfunden worden, und er verkaufte sich nur schleppend: Da suchte Carl Benz nach neuen Ideen, um das Kraftfahrzeug in der Öffentlichkeit populärer zu machen, und erfand den Omnibus.

Am 18. März 1895 nahm der erste Bus der Welt im Siegerland (Nordrhein-Westfalen) den Betrieb auf. Das Fahrzeug bot inklusive Chauffeur acht Personen Platz. Angetrieben wurde es von einem Einzylindermotor im Heck, der fünf PS leistete.

### **In eigener Sache: Namensänderung unserer Gesellschaft**



*Die Mitgliederversammlung am 16.10.2021 bei der Erörterung von Änderungen an der Satzung*

Auf Initiative unseres Vorsitzenden Dr. Friedrich Christian von Loeper, Jurist vom Fach, wurde der Entwurf einer Satzungsänderung erörtert. Diese war erforderlich geworden, nachdem das Amtsgericht einige Formulierungen noch nach der letzten Einreichung 2020 der vier Jahre zuvor verabschiedeten Satzung bemängelt hatte.

Die alte Fassung von 2016 und neue Entwurfs-Version wurden in der Einladungs-Mail als Anlage beigefügt. Änderungen bezogen sich auf §1 - Nr. 3, §2 - Nr. 1 (Vereinfachung der Formulierung, d.h. Streichung „ausschmückender“ Ausdrücke), §7 (Anzahl der Beisitzer, Entfernung der Klausel zur Ämterhäufung) und auf §11 (Einladung vorzugsweise per E-Mail). Ein weiterer Antrag zur Satzungsänderung wurde rechtzeitig vor Beginn der Mitgliederversammlung per Mail an den Vorstand gesendet, dessen Gegenstand eine Namensänderung der Gesellschaft war.

Mit der Begründung, daß das letzte funktionsfähige Transrapid-Fahrzeug 2017 von der TVE Lathen entfernt und nach Nortup gebracht wurde, sollte der Namenszusatz „Transrapid“ (in Klammern) gestrichen werden. Dadurch sollte der Vereinsname auch zukünftig nicht mehr eine in diesem Fall überholte Vorfestlegung auf ein bestimmtes Produkt, sondern mehr Technologieoffenheit, suggerieren. Der Antrag wurde ebenfalls angenommen, und somit lautet unser Name seit dem 16.10.2021

### **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie e.V.**

mit unveränderter Abkürzung GFM-eV. Briefköpfe und Homepage [1] sind entsprechend angepaßt worden.

© 2021 [GFM-eV](http://www.gfm-eV)

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1]<http://www.gfm-magnetbahn.org/> (alternativ nach wie vor: <http://www.pro-transrapid.org>)





## Einladung

**zur Gründung des Fördervereines zum Erhalt der  
Transrapidanlage und -kultur im Emsland.**

Hallo liebe Freunde der Transrapidtechnologie!

Jetzt geht es los!

Nach der gelungenen Vorbesprechung im September  
wollen wir nun unseren

## **Förderverein Transrapid Emsland**

gründen.

Dazu laden wir alle Freunde,  
Fans der Transrapidtechnologie  
und alle Interessierte herzlich ein.

**Am Dienstag, den 2. November 2021, um 19 Uhr  
im Veranstaltungssaal Markt 7  
(Marktstraße 7, 49762 Lathen)**

---

Ansprechpartner: Norbert Holtermann – Tel. 0160 8877826 – [norbert.holtermann@ewetel.net](mailto:norbert.holtermann@ewetel.net)

Geimpft/Genesen/Getestet – Mundschutzpflicht (kann am Sitzplatz abgenommen werden)

# Transrapid soll nicht länger „Lost Place“ sein

Förderverein gegründet / Aktive wollen an Magnetschwebebahn erinnern und die Anlage wieder für Besucher öffnen

Gerd Schade

**D**en Transrapid im Emsland wieder zu einem Anziehungspunkt machen, das will ein frisch gegründeter Förderverein in Lathen. Was genau haben die Mitglieder vor?

Die alten Transrapidzüge heruntergekommen und verwittert, die Versuchsstrecke verwaist, das Besucherzentrum nicht einladend. Wer eine post-apokalypti-

sche Kulisse mit „Lost Place“-Atmosphäre sucht, wird in Lathen fündig. Nahezu aus dem Stand könnte die Szenerie einem Film oder einem Computerspiel als beklemmende Kulisse dienen. Das soll sich endlich ändern.

15 Jahre nach der Transrapid-Katastrophe mit 23 Toten und zehn Jahre nach der endgültigen Einstellung des Testbetriebs auf dem 32 Kilometer langen Rundkurs zwischen Lathen und Dörpen haben rund 30 Freunde der Magnetschwebebahn-

Technik im Veranstaltungssaal „Markt 7“ in Lathen den Förderverein Transrapid Emsland aus der Taufe gehoben. Unter den Gründungsmitgliedern ist auch der Geschäftsführer der Intis GmbH, ein Tochterunternehmen der IABG. Sie ist Eigentümerin der Versuchsanlage.

Der Transrapid-Fundus mit potenziellen Exponaten nach fast 30 Jahren Testbetrieb im Emsland ist immens. „Wir haben jede Menge Material, deshalb gibt es

auch jede Menge zu tun“, sagt Norbert Holtermann. Mit ihm ernennt die Gründungsversammlung einen der maßgeblichen Initiatoren gewissermaßen folgerichtig zum Vorsitzenden. Zweiter Vorsitzender ist Ansgar Schlüter, Kassenwart Klaus Brands. Als Beisitzer werden Christian Mettin und Christian Hesse gewählt.

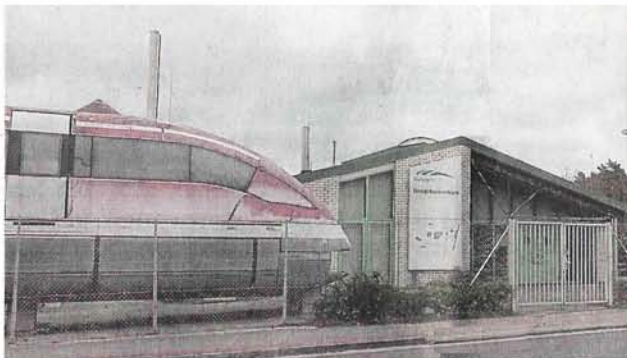
(Fortsetzung auf der nächsten Seite)



Zu neuem Glanz verhelfen will der Förderverein unter anderem dem TR06 (großes Foto). Aufgemöbelt und wieder zugänglich gemacht werden soll auch das Besucherzentrum. Den Gründungsvorstand bilden (v. l.) Christian Hesse, Ansgar Schlüter, Norbert Holtermann, Klaus Brands und Christian Mettin.

Fotos: Norbert Holtermann (2)/Jürgen Eden (2)/Gerd Schade

(Fortsetzung von der vorherigen Seite)



Fortan solle der Verein laufen lernen und wachsen, wie Holtermann betont. Das Interesse sei groß – auch überregional, sagt der Vorsitzende und berichtet von Transrapid-Fans aus ganz Deutschland. Überdies überreichen überraschend Transrapid. An die Katastropho noch am Gründungsabend Vertreter eines niederländischen Vereins eine Startspende.

Auf Spenden und Fördergelder wird der Verein angewiesen sein, wenn er das, was er sich vorgenommen hat, umsetzen will. Holtermann und seinen Mitstreitern geht es um den Erhalt der Exponate der Magnetschwebbahn-Technik im Emsland und die Transrapid-Historie – aber keineswegs nur rückwärts gewandt. Denn aus Sicht ihrer Anhänger ist die Transrapid-

Technik nicht tot und wird auch nicht sterben, im Gegenteil. Insofern ist die Arbeit des Vereins auch ein Blick zurück nach vorn.

„Wir sind mit dem Transrapid in Lathen groß geworden“, hatte Holtermann die Motivation für die Vereinsgründung bereits vor Monaten in einem Gespräch mit unserer Redaktion beschrieben. Anders gesagt: „Lathen ist Transrapid und Transrapid ist Lathen.“ Kurz vor der Gründung rückte nun auch der NDR zu Dreharbeiten für einen Beitrag im Magazin „Hallo Niedersachsen“ an. Der Verein kann jede Publicity gebrauchen.

Was bei Holtermann eine Initialzündung auslöste: Als er in der Internetsuchmaschine Google den Namen seiner Heimatgemeinde eingab, spuckte sie ein Foto mit dem verwitterten Transra-

pid 07 am Betriebsgelände aus. Überdies fand der Lathener das Thema Transrapid samt Versuchszentrum unter dem Begriff „Lost Places“ in den Medien.

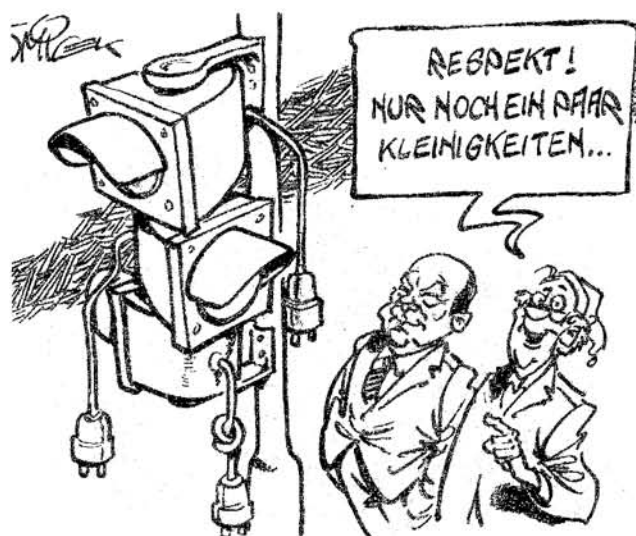
Der Verein will das Erscheinungsbild deutlich ändern, sichtbar an die Magnetschwebbahn erinnern und die Versuchsanlage Besuchern wieder zugänglich machen. Holtermann und Effenberger zufolge sind nach wie vor immer wieder Menschen vor Ort, die die Anlage in Augenschein nehmen und Fragen dazu hätten.

Mehrere Mitglieder sind laut Holtermann schon jetzt hoch motiviert. Sie würden lieber heute als morgen zu Heckenschere und Schraubendreher greifen und loslegen. Der Verein werde die Arbeiten koordinieren. Wer mitmachen möchte, kann sein Interesse per E-Mail an

transrapid@lathen.de signalisieren. Effenberger zufolge darf der Verein einige Räume im Besucherzentrum nutzen. Die Kommune hat nach Angaben von Samtgemeindebürgermeister Helmut Wilkens (CDU) 10 000 Euro sozusagen als Startkapital in ihren Haushalt eingestellt. Die Mitgliedsbeiträge wurden vom Verein auf mindestens 36 Euro pro Jahr festgesetzt. Schüler, Studenten und Auszubildende sind mit 15 Euro dabei.

Ems-Zeitung vom 05.11.2021

2 Hamburger Abendblatt  
Mittwoch, 13. Oktober 2021



# In China fährt bald der schnellste Zug der Welt

Selbst ein Rennwagen der Formel 1 sieht gegen diesen Zug lahm aus.  
In China wird derzeit der schnellste Zug der Welt getestet. Er fährt ohne Räder!

**CHINA IST DAS LAND MIT DEN MEISTEN EINWOHNERN** der Welt: Weit mehr als eine Milliarde Menschen leben dort. Damit die gut reisen können, fahren dort auch sehr viele Bahnen auf langen Strecken. Schon heute können in China manche Züge schneller fahren als in Deutschland. China ist aber sehr groß. Deshalb dauern viele Fahrten trotzdem noch sehr lange.

Zum Beispiel liegen die Hauptstadt Peking und die wichtige Großstadt Shanghai mehr als 1000 Kilometer auseinander. Diese Fahrt dauert mit dem Zug derzeit etwa fünf Stunden. Das ist schon ziemlich schnell für einen Weg, der ungefähr so lang ist wie von Hamburg in Norddeutschland bis Genua in Italien. In Zukunft könnte eine solche Reise in China aber nur noch zweieinhalb Stunden dauern.

Damit das klappt, haben chinesische Fachleute den schnellsten Zug der Welt gebaut. Er soll mit einer Geschwindigkeit von mehr als 600 Kilometern pro Stunde unterwegs sein. Das ist etwa doppelt so schnell wie der schnellste ICE-Zug in Deutschland.

## 600

Kilometer pro Stunde und mehr soll der Zug fahren.

Das hohe Tempo ist möglich, weil die Chinesen eine ganz andere Technik nutzen. Die Züge haben keine Räder mehr. Stattdessen schweben sie dank sehr starker Magnete über den Schienen. Eine solche Magnetschwebbahn hat viele Vorteile. Weil sich der Zug und die Gleise nicht berühren, entsteht keine Reibung. Deshalb wird die Bahn auch nicht so stark gebremst. Außerdem nutzen sich so die Teile weniger

schnell ab. Eine Magnetschwebbahn kann auch deutlich schneller beschleunigen als ein normaler Zug und ist sehr leise.

Bis der schnellste Zug der Welt tatsächlich in China im Einsatz ist, dürften aber noch fünf bis zehn Jahre vergehen. Bisher wird er noch getestet. Eine etwas langsamere Magnetschwebbahn gibt es aber schon lange in China. Sie verbindet den Flughafen von Shanghai mit dem Stadt-



zentrum. Das sind etwa 30 Kilometer. Diese Bahn schafft eine Geschwindigkeit von über 400 Kilometern pro Stunde, ist also nur ein paar Minuten unterwegs.

Der Zug wurde in Shanghai schon vor 20 Jahren von deutschen Firmen gebaut. Auch in Deutschland gab es Pläne für eine Magnetschwebbahn. Das hat aber nicht geklappt. Ein Grund dafür ist: Diese Technik ist sehr teuer. rnd/dpa

Landeszeitung vom 09.08.2021

# In eigener Sache: Unser Social-Media-Auftritt wurde restauriert

Dieser Screenshot wurde erstellt am: Datum 2022-01-08 Uhrzeit 18:22:50 (Atomzeit PTB)  
URL: <https://aiipi.social/@gfm>

**Beiträge**    Beiträgen mit Antworten    Medien

**Angeflyhter Beitrag**  
**GFM-eV** @gfm@aiipi.social    1. Jan.  
 Ein frohes neues Jahr 2022 wünscht die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie e.V.

**Angeflyhter Beitrag**  
**GFM-eV** @gfm@aiipi.social    1. Jan.  
 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.  
 #Fediverse

**Angeflyhter Beitrag**  
**GFM-eV** @gfm@aiipi.social    1. Jan.  
 ...das war unser Original Post vom 15.08.2018 auf der Instanz mastodonten.de. Daran hat sich nichts geändert.  
 #Fediverse

**GFM-eV** @gfm@aiipi.social    3d  
 08.12.2021:  
 Das Ergebnis einer von Ex-Verkehrsminister Scheuer in Auftrag gegebenen Studie zum Einsatz neuer Nahverkehrstechnik liegt vor:  
[bmi.de/SharedDocs/DE/Artikel/...](https://bmi.de/SharedDocs/DE/Artikel/...)  
 "Nach den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie zeigt sich das #TSB als konkurrenzfähige Alternative zu klassischen spurgeführten Verkehrssystemen. Damit steht ein weiteres innovatives und klimafreundliches Verkehrsmittel zur Verfügung, um die wachsenden Mobilitätsanforderungen gerade im Nahverkehr bewältigen zu können."  
 #Magnetbahn  
 BMDV - Gutachter legen Studienergebnisse zu neuer Nahverkehrste...  
[www.bmi.de](http://www.bmi.de)

**GFM-eV** @gfm@aiipi.social    3d  
 05.11.2021:  
 Am 2.11.2021 wurde in #Lathen der Förderverein #Transrapid #Emsland gegründet. 32 Gründungsmitglieder haben im „Markt 7“ das Protokoll der ersten Versammlung unterschrieben:  
[noz.de/lokales/lathen/artikel/...](https://noz.de/lokales/lathen/artikel/...)  
 "Unter den Gründungsmitgliedern ist auch der Geschäftsführer der Intis GmbH, ein Tochterunternehmen der IABG. Sie ist Eigentümerin der Versuchsanlage."  
 Norbert Holtermann. Mit ihm erennt die Gründungsversammlung einen der maßgeblichen Initiatoren ... zum Vorsitzenden."  
 Transrapid im Emsland soll nicht länger „Lost Place“ sein  
 Den Transrapid im Emsland wieder zu einem Anziehungspunkt machen, das will ein frisch gegründeter Förderverein in Lathen. Was genau hat er vor?  
[www.noz.de](http://www.noz.de)

**GFM-eV** @gfm@aiipi.social    3d  
 27.10.2021:  
 Max Bögl zieht positive Bilanz der Präsentation des #Cargo #Maglev #Demonstrator während des #ITS World Congress 2021 in #Hamburg.

Gemeinnütziger Verein zur Förderung der Magnetschwebetechnologie gegründet in Stadland Rodenkirchen  
 Non-profit Association for the Advancement of Maglev Technologies founded in Stadland Rodenkirchen  
 Internet: [gfm-magnetbahn.org/](http://gfm-magnetbahn.org/)  
 Alte Fediverse-Präsenz: [web.archive.org/web/2021012716...](http://web.archive.org/web/2021012716...)  
 Beitgetreten am Okt 2021

**# Transrapid**  
 5. Januar 2022, 12:23    30  
**# Maglev**  
 5. Januar 2022, 12:07    22  
**# TSB**  
 5. Januar 2022, 12:26    13  
**# hyperloop**  
 2. Januar 2022, 19:22    6  
**# SupraTrans**  
 2. Januar 2022, 00:44    1

**GFM-eV** @gfm@aiipi.social    3d  
 27.10.2021:  
 Max Bögl zieht positive Bilanz der Präsentation des #Cargo #Maglev #Demonstrator während des #ITS World Congress 2021 in #Hamburg.  
 transportssystemboegl.com/erfol...  
 "An der Demonstrationsanlage und einem Messestand haben sich rund 900 Fachbesucher und Gäste vom 11.10.2021 bis zum 15.10.2021 selbst einen Eindruck von dem neuen System verschafft."

**GFM-eV** @gfm@aiipi.social    3d  
 15.10.2021:  
 Mitglieder der GFM-eV erhielten dankenswerterweise eine Einladung von Fa. Bögl, den #Cargo #Maglev #Demonstrator am 14.10. zu besichtigen und das Messegelände im Rahmen des #ITS World Congress zu betreten.  
 Mit diesem "Ticket to Ride" nach #Hamburg konnten sie auch an weiteren Veranstaltungen und Vorführungen teilnehmen, u.a. an der Opening Ceremony im CCH und an einer exklusiven Fahrt in der automatisch gesteuerten S-Bahn nach Bergedorf.  
  
**GFM-eV** @gfm@aiipi.social    3d  
 11.10.2021:  
 wenn heute der #ITS World Congress eröffnet und der #Cargo #Maglev Demonstrator der Fa. Bögl als neue Variante des #TSB einem internationalen Publikum präsentiert wird, jährt sich zum 50. Mal der Tag, an dem der #Transrapid 02 erstmals einem internationalen Publikum vorgeführt wurde.  
 Zur Vorbereitung der seinerzeit in München stattfindenden "Welt-Eisenbahner-Konferenz" wurde auf dem Firmengelände von Krauss-Maffei ein 960m langer Beton-Fahrgeweg errichtet.  
[fdibus-papenburg.de/?p=1669](https://fdibus-papenburg.de/?p=1669)  
 11.10.1971  
  
 Krauss-Maffei

Zum Jahreswechsel 2021/22 wurde unserer [Social-Media-Auftritt](#) im Mastodon-Fediverse<sup>2</sup> ("federated universe") restauriert. Wir waren bisher bei mastodonten.de, aber der Betreiber hatte im Laufe des vergangenen Jahres [aus verschiedenen Gründen](#) seine Mastodon-Instanz [aufgegeben](#). Wir konnten einen neuen Betreiber in Brake unweit unseres Gründungsorts finden. Wir möchten uns bei dem Geschäftsführer dieses IT-Sicherheits-Beratungsunternehmens Claus Plachetka, der bereits unser Gründungsmitglied Horst Wieting persönlich kannte, für die Bereitstellung seiner Instanz bedanken.

© 2022 [GFM-eV](#)

2 Siehe GFM-Jahresheft 2018, „GFM-eV ist im Fediverse präsent“, S. 14-15

## Vor 15 Jahren: Evakuierungsübung im Transrapid TR08

Am 13.04.2021 wurde die letztmalige Evakuierungsübung im Transrapid TR08 durchgeführt<sup>3</sup>. Übungen dieser Art fanden seit dem 17.02.2000 einmal jährlich statt. Sie dienten der Erprobung der Technik, die für diese Dinge einzusetzen ist, und der Schulung des Bordpersonals. Das Evakuierungssystem und der Ablauf der Evakuierung wurden während der ersten Evakuierungsübung unter Anwesenheit von Mitarbeitern des Eisenbahnbundesamtes abgenommen. Die Abnahme war Voraussetzung für die Erlangung der allgemeinen Betriebsreife des Fahrzeuges TR08. In der Betriebsordnung für den Transrapid war auch eine regelmäßige Wiederholung der Übung festgelegt.

Für die Übungen wurden regelmäßig Komparsen gesucht. Der Ablauf der Übung wurde zur Vorgangsdokumentation und späteren Manöverkritik per Video aufgezeichnet. Diesmal nahmen 118 Personen zwischen sechs und 77 Jahren teil. Ältester Teilnehmer war Gerhard Hugenberg. Daniela Dittmer, die Tochter des Stellvertretenden Vorsitzenden, war mit sieben Jahren die zweitjüngste Teilnehmerin. Mit dabei war auch das GFM-Mitglied Jörg Lindemann. Als Zugbegleiter fuhr „Mr. Transrapid“ Detlev Schubsky (1953-2006) mit<sup>4</sup>.

Ein Video von Ausschnitten der Übung wurde erstellt und auf einem Datenträger zusammen mit dem Jahresheft 2006 verteilt. Mit Erscheinen dieses Jahreshefts wird es auch zum Zugriff über das Internet [verfügbar](#) gemacht [1]. Es enthält Außenaufnahmen von 2006 kombiniert mit Innenaufnahmen von der ersten Übung sowie einer Besucherfahrt von 2005, an dem auch ein Team mit einer Fernsehkamera anwesend war.

Es ist derzeit nur über den hier bekannt gegebenen privaten Link und wird ggf. zu einem späteren Zeitpunkt öffentlich gemacht, sofern hiergegen keine Einwände vorliegen sollten.



Niemand konnte sich damals vorstellen, daß sich fünfeinhalb Monate später auf tragische Weise ein Notfall im Transrapid TR08 ereignen sollte, der eine Evakuierung der Überlebenden erforderlich machte und das Ende von öffentlichen Mitfahrten in einem Transrapid in Deutschland nach sich zog.

## Vor 70 Jahren: Gründung der Emsland GmbH

Am 07.03.1951 wurde die Emsland GmbH in Meppen gegründet<sup>5</sup>. Aus diesem Anlaß präsentierten zum 70. Jahrestag das Kreisarchiv Emsland und das Stadtmuseum Meppen am 18.08.2021 und am 07.09.2021 in Kooperation zwei Kurzvorträge und Filme zur Magnetschnellbahn und zum Emslandplan. Sie würdigten damit das Lebenswerk des letzten Geschäftsführers Gerhard Hugenberg (1928-2020)<sup>6</sup>, der den Transrapid ins Emsland holte. Inzwischen gibt es eine neue Emsland GmbH, die die lokale Wirtschaft vernetzt und u.a. am 28.06.2021 einen Tag der offenen Tür der INTIS GmbH organisierte.

Zum zweiten Termin waren die GFM-Mitglieder und Horst Wieting, Horst Severin sowie Egon und Michael Dittmer nach Meppen angereist, um der Veranstaltung beizuwohnen.

## Vor 10/1 Jahr(en): De-/„Reaktivierung“ der Transrapid-Versuchsanlage

Am 04.09.2021 wurde das Video vom Künstler-Event an der Südschleife der ehemaligen Teststrecke für den Transrapid in Lathen von Ben Greber und Bram Kuypers über eine künstlerische Reaktivierung der Ende 2011 stillgelegten Teststrecke im Westfälischen Kunstverein in Münster [gezeigt](#) [2]. Die Ausstellung sollte eigentlich schon im April stattfinden, wurde jedoch coronabedingt verschoben. Das Event am 07.10.2020 hatten u.a. beobachtet: Harald Naglatzki und Michael Dittmer (GFM-eV), David Harder, Norbert Holtermann und Matthias Gehrs. Das GFM-Video hierzu gibt es [hier](#) [3].



Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://vimeo.com/671334510/6987436348>

[2] <http://www.muensterschezeitung.de/lokales/staedte/muenster/der-ganz-andere-schauraum-ist-eroffnet-2419306>

[3] <http://vimeo.com/671552032>

3 Siehe GFM-Jahresheft 2006, „Transrapid-Evakuierungsübung erfolgreich durchgeführt“, S. 53-54

4 Siehe GFM-Jahresheft 2006, „Detlev Schubsky verstorben“, S. 62

5 Siehe GFM-Jahresheft 2015, „Vor 25 Jahren: Mission erfolgreich beendet“, S. 12-13

6 Siehe GFM-Jahresheft 2018, „Gerd Hugenberg wurde 90“, S. 70

## Hamburg ist nach 1979 und 1988 erneut Gastgeber einer internationalen Verkehrsausstellung



*IVA '79 und ITS 2021 in Hamburg mit Magnetbahn-Demonstrationen (Bildmaterial: Dittmer)*

In der Zeit vom 11.-15.10.2021 findet im CCH der Weltkongreß ITS mit Ausstellungen in den Messehallen statt. Hamburg tritt damit in die Fußstapfen der Internationalen Verkehrsausstellungen IVA'79 und IVA'88, auf denen es u.a. im Juni 1979 weltweit erstmaligen Personentransport mit einer Magnetschwebbahn (Transrapid 05) gab. 42 Jahre später ist es wieder soweit: Diesmal wird eine Magnetschwebbahn für den Güterverkehr (TSB-Cargo-Demonstrator) aufgebaut, die besichtigt werden kann.

Seit dem offiziellen [Spatenstich](#) am 04.08.2021 [1] ist der Aufbau der Demonstrationsanlage am [Leuchtturm Ellerholzhöft](#) [2] in Nachbarschaft des Kreuzfahrer-Terminals Steinwerder in vollem Gange. Teile des Fahrwegs sind bereits Anfang September aufgebaut.



*Der Fahrweg des TSB vor einem Containerschiff als "Side-by-Side" 3D-Bild (Foto: Dittmer)*

Für GFM-Mitglieder konnte über Horst Severin ein Termin für eine Exkursion zum TSB-Cargo-Demonstrator während des ITS-Weltkongresses vereinbart werden, für den allerdings unter Corona-Bedingungen die "2G-Regeln" zur Anwendung kommen sollen. Wer sich nicht rechtzeitig anmelden konnte oder sich in dieser Zeit im Herbsturlaub befindet, wird auch noch bis Ende November die Möglichkeit haben, sich bei der Firma Bögl um einen Termin - dann unter "3G-Bedingungen" - zu bemühen (Tel.: 09181 909-0). Erst danach wird die Demonstrationsanlage wieder abgebaut.

Am Tag, an dem der ITS-Weltkongreß eröffnet wird, jährt es sich zum 50. Mal, an dem in München die Jungfernfahrt des [Transrapid 02](#) stattfand [3]. Zur Vorbereitung der seinerzeit in München stattfindenden „Welt-Eisenbahner-Konferenz“ wurde auf dem Firmengelände von Kraus-Maffei in München-Allach ein 960m langer Beton-Fahrweg errichtet. Dieter Modersohn, [ehemaliger Mitarbeiter](#) von Kraus-Maffei [4], [schrieb](#) hierüber [3]: „am 11. Oktober 1971 schwebte der Transrapid 02 an den Ehrengästen auf der Besuchertribüne vorbei, unter den Augen des ersten und parteilosen Ministers für Bildung und Wissenschaft, Prof. Hans Leussink und zahlreichen Vertretern der internationalen Eisenbahngesellschaften.“



Die 120m lange Demonstrationsstrecke am Leuchtturm Ellerholzhöft im Aufbau (Foto: Dittmer)

Schon damals wurde der Transrapid als Konkurrenz gefürchtet und bekämpft. Der Erfinder der Stahlbiegeweiche bei Kraus-Maffei, [Stefan Hedrich](#) [5], berichtete in seinem Buch „Transrapid – oder die Magnetschnellbahn in der politischen ‚Warteschleife‘“ [ISBN: 9783882551488] ebenfalls von dem Ereignis am 11.10.1971, dem ein Sabotageversuch vorausging, um die Präsentation des Transrapid 02 zu einem Flop werden zu lassen. Ein plaziertes Stein auf den Fahrweg beschädigte das Fahrzeug zwar, es konnte jedoch rechtzeitig vor Eintreffen von Forschungsminister Prof. Hans Leussink durch Ersatz der Bordelektronik notdürftig repariert werden. Später wurde er wahrscheinlich auch von höchst staatlicher Seite („das sozialistische System“ wollte dem „kapitalistischem System“ überlegen sein) bekämpft. Den Stellvertreter-Kampf einer Hamburger Bürgerinitiative gegen die Vorführung des Transrapid 05 auf der IVA 1979 verfolgte der Autor in den Medien<sup>7</sup>, und unserer ehemaliger Vorsitzender, Friedrich-Wilhelm Merck, berichtete auch darüber als Zeitzeuge.

Der Aufbau der Demonstrationsstrecke für das TSB-Cargo schritt im Gegensatz hierzu erfreulich unspektakulär voran. Die eigentliche Bedrohung für die Mitbewerber ist heutzutage nicht mehr eine deutsche Magnetbahn, sondern die chinesische Wirtschaftsmacht insgesamt.

Michael Dittmer

© 2021 [GFM-eV](#)

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

- [1] <http://max-boegl.de/news/cmd-cargo-maglev-demonstrator-von-der-vision-zur-realitaet-in-rekordgeschwindigkeit>
- [2] <http://www.openstreetmap.org/node/295028155#map=14/53.5318/9.9562/>
- [3] <http://fidibus-papenburg.de/?p=1669>
- [4] <http://www.noz.de/lokales/lathen/artikel/827952/aschendorfer-einst-an-transrapid-entwicklung-beteiligt>
- [5] <http://www.siebenbuerger.de/zeitung/artikel/interviews/2315-pro-transrapid-begegnung-mit-stefan-h.html>
- [6] URL dieses Artikels: <http://gfm-magnetbahn.org/de/news/2021/0930/text.html>



<sup>7</sup> Siehe GFM-Jahresheft 2019, „Vor 40 Jahren: Weltweit erster Personentransport mit einer Magnetbahn“, S.54

## Eindrücke vom ITS World Congress 2021 in Hamburg



*Die 120m lange Strecke Cargo Maglev Demonstrator in Steinwerder (Fotos: Dittmer)*

Rechtzeitig vor Beginn des Intelligent Traffic Systems World Congress gelang es uns über Horst Severin, für unsere Mitglieder einen der begehrten Besichtigungstermine (Technical Visits) für den Cargo Maglev Demonstrator (CMD) für den 14.10.2021 zu organisieren. Wer sich bei ihm anmeldete, wurde sodann mit einer Einladung der Max Bögl Group und dem Gutschein für ein vollwertiges Messe-Besucher-Ticket („to Ride“) belohnt, welches nicht nur den freien Zugang zum Bögl-Messestand und den Zubringerdienst zur Anlage beim Leuchtturm Ellerholzhöft bot.

Das Ticket ermöglichte auch den Besuch der World Congress Opening Ceremony im CCH, moderiert von Yared Dibaba und musikalisch begleitet von den St.-Pauli-Beatles. Auf der Veranstaltung gab es u.a. einen interessanten Vortrag über die zu lösenden Verkehrsprobleme in der 3. Welt am Beispiel Kenias von Auma Obama, der Halbschwester von Barack, dem früheren US-Präsidenten. Die fünftägige Großveranstaltung in Hamburg - die erste seit dem Umbau des CCH und dem Beginn der Corona-Krise - wurde medienwirksam mit dem Durchschneiden eines roten Bandes eröffnet. Für den Autor war es die erste Anwesenheit in diesem Veranstaltungsraum seit dem legendären Santana-Konzert am 26.09.1975 mit Earth, Wind & Fire in der Vorgruppe.



*Eröffnungszereemonie im CCH: Das rote Band ist vor laufenden Kameras durchschnitten.*

Rund um die Messehallen gab es die Tage darauf einiges zum Thema „Bahn“ zu entdecken. Über die ITS-App, die auch auf google-freien Smartphones lief, konnte man sich mit seiner Ticket-Nummer für die Teilnahme an diversen weiteren Demonstrationen registrieren. So konnte man als weiteres Highlight auch eine Mitfahrgelegenheit während der Premierenfahrt des ersten automatischen Zuges der S-Bahn-Linie 21 ab Hamburg-Dammtor in der Betriebsart „ATO over ETCS“ ergatteren. Nachdem die Zugführerin den „ATO“-Knopf (d.h. die Aktivierung der Automatic Train Operation) betätigte, konnte der Zug selbständig beschleunigen und abbremsen.

Am Zielbahnhof Hamburg-Bergedorf wurde dann das automatische Verlassen des Bahnsteigbereiches mit Einfahrt in das Kehrgleis vorgeführt.



*Exklusiver automatisierter Personentransport in der S21-Linie nach Hamburg-Bergedorf*

Die 16 Teilnehmenden an der Exkursion zum Cargo Maglev Demonstrator wurden letztendlich sowohl am Messestand als auch bei der Benutzung des TSB Shuttle Service und der Besichtigung vom Max-Bögl-Team zuvorkommend und fachkundig betreut. Es bestand viel Gelegenheit, auch spezielle Fragen seitens unserer wissensdurstigen Mitglieder zu klären. Das Transportsystem Bögl (TSB) in der Cargo-Variante ist eine Fortentwicklung der Magnetbahn für den Personenbetrieb, die vom Eisenbahnbundesamt bereits die Typenzulassung erhalten hat und für die noch ausstehenden Komponenten die Zulassungsfähigkeit (d.h. eine günstige Prognose für den Ausgang des Verfahrens) bescheinigt bekam. Sie wird in Lizenz von einem Unternehmen aus Chengdu in China dort vermarktet.



*Gruppenbild vor dem schwebenden Container*

Beim TSB wurde die Personenkabine vom schwebend fahrenden Untersatz entfernt, auf welchen nun Standard-Container vom Lkw oder Frachter automatisch oder semi-automatisch gehievt werden können. In Steinwerder wurde eine Verschiebeweiche als Abzweig zum zweiten Umschlagsystem in Betrieb gezeigt. Der Fahrbetrieb kann auf einer flexiblen Trasse mit bis 10% Steigfähigkeit mit einer Taktfolge von 20 Sekunden erfolgen, als einzelne Einheiten oder mit Zugbildung.



Container auf dem TSB-Untersatz

Die Stadt erweckte aus dem Schlaf durch den World Congress, sie konnte mit begleitenden kulturellen Veranstaltungen – u.a. in der Elbphilharmonie – ihr Weltstadtfair versprühen, und es herrschte eine Art "Corona-Tauwetter". Das war eine Atmosphäre, die ein paar Wochen später wieder in weite Ferne rücken sollte.

Denkwürdig war am 11.10.2021 – an dem die ersten Vorführungen des CMD stattfanden, – daß sich zum 50. Mal die [Jungfernfahrt des Transrapid 02](#) [1] am 11.10.1971 bei Kraus Maffei jährte. Diese gelang damals trotz eines Sabotageversuchs<sup>8</sup>, ebenso wie der Betrieb des Transrapid TR05 während der Internationalen Verkehrsausstellung 1979, der von linksgerichteten Anwälten vor dem Hamburger Verwaltungsgericht zu Fall gebracht werden sollte.

Aber Hamburg wäre nicht Hamburg, wenn nicht wieder einmal linksgerichtete Gruppen eine derartige Veranstaltung ins Visier genommen hätten. Aber diesmal war nicht die Magnetbahn das Ziel, sondern die Automobilkonzerne mit einer „Sabotage an Teststrecke für autonomes Fahren (TAVF) in Hamburg und vor dem Beginn des World Congress in intelligent Transport Systems (ITS) und Glasbruch bei FREE NOW Deutschland Zentrale“ (laut [Bekennerschreiben](#) [2]).

Der Aufbau der Demonstrationsstrecke verlief recht unspektakulär in den Medien. Dennoch hatte Bögl mit anderen Widrigkeiten zu kämpfen. Das ursprünglich dafür vorgesehene Gelände konnte nicht wie zugesagt genutzt werden, weil dieses als Stauraum für nicht abgebrachte Container benötigt wurde (als Folge der Suez-Krise im Sommer). Das Ersatzgelände am Leuchtturm Ellerholzhöft war noch nicht hinreichend auf Fliegerbomben aus dem 2. Weltkrieg untersucht. D.h. vor der Errichtung mußte noch ein Unbedenklichkeitsgutachten erstellt werden. Trotzdem konnte der Demonstrator just in Time in Betrieb gehen. Das ist eine beachtenswerte Leistung.

Hamburg hat damit zum zweiten Mal eine funktionsfähige Magnetbahn auf einer Weltausstellung vorgeführt, wenn man die Begleit-Messe zum ITS so bezeichnet. Rund 1000 Besucher konnten insgesamt bis Ende November 2021 besichtigen. Bögl ist zumindest schon [dort angelangt](#) [3], wo die Hyperloop-Projektgruppen erst hin möchten. Bisher konnte von denen nur ein Modell auf dem HHLA-Stand gezeigt werden.

Ein dreiminütiges Impressions-Video [4] vom ITS World Congress aus der „Bahn“-Perspektive wurde erstellt.

Michael Dittmer

© 2021 GFM-eV



Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1]<http://fidibus-papenburg.de/?p=1669>

[2]<http://www.abendblatt.de/hamburg/article233563783/polizei-hamburg-its-weltkongress-linksextremismus-freenow-ampeln.html>

[3]<http://transportsystemboegl.com/erfolgreiche-weltpremiere-des-tsb-cargo-in-hamburg/>

[4]<http://vimeo.com/666332632/cbda959df8>

<sup>8</sup> Siehe GFM-Jahresheft 2021 „Hamburg ist nach 1979 und 1988 erneut Gastgeber einer internationalen Verkehrsausstellung“, Seite 30-31

# Anschlag in der Hamburger City

Täter setzen **Ampeln in Brand**, schlagen bei Free Now Scheiben ein. Protest gegen ITS-Kongress

ANDRÉ ZAND-VAKILI

HAMBURG :: Unbekannte Täter haben in der Hamburger Innenstadt einen Anschlag auf die „Teststrecke für automatisiertes und vernetztes Fahren“, kurz TAVF, verübt. Gleichzeitig wurden großflächig Scheiben der Firmenzentrale von Free Now in Hamburg-Neumühlen eingeschlagen. In einem Bekennterschreiben bezichtigen sich Täter aus der militanten linksautonomen Szene beider Anschläge, die miteinander in Verbindung stehen.

Wie das Abendblatt gestern erfuhr, hatten die Täter bereits in der Nacht zum Sonntag die Technik in drei Ampel-

masten in Brand gesetzt. Die Tatorte liegen am Holstenwall Ecke Enckeplatz, am Holstenwall Ecke Petersenstraße und an der Edmund-Siemers-Allee. Dort verläuft eine zehn Kilometer lange Teststrecke, auf der die „Mobilität der Zukunft“ erprobt werden soll. Dafür waren in den Ampeln technische Vorrichtungen eingebaut worden, die Fahrzeughersteller, Technologieunternehmen und Forschungseinrichtungen nutzen können.

Die Tat wurde gezielt im Vorfeld des World Congress on Intelligent Transport Systems (ITS) in Hamburg verübt, bei dem sich derzeit internationale Experten über die Mobilität der Zukunft austauschen und Produkte vorstellen.

Free Now, eine BMW-Tochter, geriet in das Visier der Täter, weil BMW sich stark auf dem ITS-Kongress engagiert. 36 große Scheiben wurden am Sitz des Unternehmens vermutlich mit Not-Hämmern eingeschlagen.

In dem Bekennterschreiben greifen die Täter den Hamburger Senat und namentlich Verkehrssenator Anjes Tjarks (Grüne) wegen der Unterstützung digitaler und autonomer Verkehrsprojekte an. Man wolle „diese Zukunft nicht“, heißt es dort. Die Täter sprachen von einem „grün angestrichenen, digitalen, autonom agierenden Kapitalismus“.

Seite 11 Die Hintergründe des Anschlags

Mittwoch, 13. Oktober 2021

## HAMBURG

# Linksextreme bekennen sich zu Anschlägen

Zerstörung von Ampeln und Fensterscheiben richtete sich **gegen den ITS Kongress** und „totale Überwachung“ im Zuge der Digitalisierung

ANDRÉ ZAND-VAKILI

HAMBURG :: Für den Notglaser dürfte es ein gutes Geschäft gewesen sein: Noch am Dienstag war er damit beschäftigt, die eingeschlagene Fensterfront der Free-Now-Zentrale in Neumühlen notdürftig abzudecken. In den Scheiben sind dicke Löcher und Risse. Offensichtlich wurde nahezu die komplette Glasfront an zwei Stellen des kubusartigen Gebäudes eingeschlagen. Die Büros wirken leer, die Schreibtische aufgeräumt. Viele Mitarbeiter sind im Homeoffice.

Die Scheiben wurden von militanten Linksextremisten eingeschlagen. Sie haben sich auf einer einschlägigen Internetplattform unter der Überschrift „Sabotage an Teststrecke für autonomes Fahren (TAVF) in Hamburg und vor dem Beginn des World Congress in intelligent Transport Systems (ITS) und Glasbruch bei FREE NOW Deutschland Zentrale“ zu der Tat bekannt.

Die Staatsschutzabteilung des Landeskriminalamtes ermittelt. In Neumühlen konnten zunächst wenig Hinweise auf die Täter gesammelt werden. Vom Unternehmen selbst heißt es knapp: „Wir können bestätigen, dass ein großer Teil der gläsernen Außenfassade des Hauptgebäudes beschädigt wurde. Die Polizei hat in diesem Fall die Ermittlungen übernommen.“

### Verdächtige flüchten ausgerechnet auf E-Scootern

Anders sieht es bei den Anschlägen auf die drei Ampelanlagen an der Teststrecke für autonomes Fahren aus. An einem der Tatorte, der Edmund-Siemers-Allee, hat ein Zeuge zwei Verdächtige beobachtet. Die Beschreibung ist klassisch: Es handelte sich um zwei Männer mit schwarzen Kapuzenpullovern, die man schon fast als Uniformteil der militanten linksautonomen Szene bezeichnen kann. Sie hätten Rücksitze dabei gehabt und waren ausgerechnet auf Fahrzeugen geflüchtet, die aktuell die digitale, reale und zukünftige Mobilität repräsentieren,



Die gesamte Fensterfront des Unternehmens Free Now in Neumühlen wurde beschädigt.

FOTO: ANDRÉ ZAND-VAKILI

die sie so ablehnen: auf zwei grünen E-Scootern.

Worum es den Tätern geht, haben sie in einem rund 900 Wörter langen Pamphlet zusammengefasst, das die Visionen und teilweise auch schon ansatzweise umgesetzten Pläne von Politik, Unternehmen und großen Teilen der Gesellschaft zur zukünftigen Mobilität der Menschen, vor allem in den Städten, ablehnt. Denn dahinter sieht man Projekte, die „ohne totale Kontrolle und Überwachung nicht zu haben“ seien und „wie immer im Kapitalismus Profite generieren sollen“.

Anjes Tjarks, Senator für Verkehr und Mobilitätswende, ist im Visier der Täter, weil er Hamburg zur Modellstadt

für elektrischen, digitalisierten Verkehr machen will. Zu der Teststrecke TAVF heißt es in einer Beschreibung: „Die Freie und Hansestadt Hamburg rüstet seit 2018 Ampelanlagen für die Infrastruktur-zu-Fahrzeug- und Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation auf. Fahrzeughersteller, Technologieunternehmen und Forschungseinrichtungen sollen innovative Mobilitätsdienste, wie automatisierte Fahrfunktionen oder Sicherheitsassistenzsysteme, im realen Verkehr auf öffentlichen Straßen erproben können.“ Kritisiert werden in dem Bekennterschreiben die „strategischen Partnerschaften“, die für solche Projekte mit VW, Daimler, BMW oder der Deutschen Bahn eingegangen wurden. Auch

der Moderator Yared Dibaba und Wissenschaftsjournalist Ranga Yogeshwar bekommen ihr „Fett weg“, weil sie auf dem ITS-Kongress auftreten.

Unabhängig von dem Anschlag auf die Ampelanlagen und die Firmenzentrale in Neumühlen haben Linksextremisten an der Bellevue in Winterhude vor dem Wohnort des ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Neumann Kaffee Gruppe, die weltweit als führend im Bereich Kaffee gilt, demonstriert. Es geht um eine 2003 gegründete Kaffeeplantage in Uganda, für die Kleinbauern vertrieben worden sein sollen. Der Unternehmer wurde geoutet und sein Name und die Adresse in einer Art „Feindesliste“ ebenfalls auf derselben Internetplatt-

form veröffentlicht. Hamburg gilt laut Erkenntnissen der Sicherheitsbehörden als eine der Hochburgen des militanten Linksextremismus in Deutschland. Laut Verfassungsschutz gibt es in der Hansestadt rund 940 Personen, die der gewaltbereiten linksextremistischen Szene zugeordnet werden. Das ist fast jeder zehnte gewaltbereite Linksextremist deutschlandweit; 70 Prozent der in Hamburg der Szene zugeordneten Personen gelten als gewaltbereit.

Im vergangenen Jahr wurden Linksextremisten in Hamburg 162 Gewalttaten zugeordnet. Viele davon standen nach Erkenntnissen der Sicherheitsbehörden im Zusammenhang mit einem Prozess.

Hamburger Abendblatt vom 13.10.2021

## Transrapid behält Mitfahrer-Geschwindigkeits-Rekord in Deutschland



417km/h: Bugatti-Rekordfahrt auf einer öffentlichen Autobahn - 420 km/h: das Ende der Fahnenstange war beim TR07 auf der TVE in Deutschland noch nicht erreicht (Quellen: Passer / Dittmer)

Zugegebenermaßen sind es berauschende Bilder, die der tschechische Milliardär (in Kronen) Radim Passer auf Youtube [veröffentlicht](#) hat [1]. Sie kamen an einem Sonntagmorgen im Juli 2021 auf der Autobahn A2 Berlin-Magdeburg zwischen Ziesar und Theeßen unter Einhaltung technischer Sicherheitsvorkehrungen und mit "Gottes Hilfe" [zustande](#) [2] und befinden sich doch hart am gesetzlichen Limit. Die vorbeirauschende Landschaft konnte man bis vor 15 Jahren bei einer Mitfahrt im dem Führerstand des Transrapid TR06 / TR07 / TR08 zumindest ebenso eindrucksvoll erleben.

Da Passer seinen Sohn in seinem 1500 PS starken Verbrenner mitnahm, war es für diesen die schnellste Mitfahrt in einem Auto in Deutschland. Mit 417 km/h übertraf er den [Transrapid TR06](#) [3]. Dessen Mitfahrer erzielten im Januar 1988 einen Weltrekord von 412,3 km/h, den der ICE mit seiner [schnellsten Fahrt am 01.05.1988](#) [4] mit 406 km/h nicht überbieten konnte.

Passer konnte aber nicht den Transrapid TR07 überholen: der bot nach seiner [Weltrekordfahrt am 10.06.1993](#) [5] mit 450km/h noch regelmäßig Mitfahrgelegenheiten bis 420 km/h an. Überholen konnte er jedoch einen Mitstreiter im Porsche, der auf dem Bild oben zu erkennen ist. Dazu schreibt er [1]:

„What did the guy in the Porsche feel like when he was overtaken at 417?

Here is his testimony, as he was another spotter to make sure everything was safe:

*As I drove the yellow Porsche 911 Turbo S at over 200 km / h, I absolutely didn't understand how the car could overtake me so fast. The moment the Bugatti passed me, was absolutely stunning. It was like a fighter jet flew by. The speed and roar of the engine cannot be forgotten. Absolutely amazing experience. CR“*

Wahrscheinlich deswegen wird nun wegen des Verdachts auf ein illegales Straßenrennen ermittelt.

Es gibt nun Stimmen, die beklagen, die Politik in Deutschland habe es bisher versäumt, die Geschwindigkeit auf Autobahnen in irgendeiner Weise generell zu begrenzen, aber wiegt nicht das Versäumnis der Politik, eine mindestens so schnelle Reisemöglichkeit bei größtmöglicher Sicherheit zwischen Hamburg und Berlin mit der Magnetschnellbahn zu ermöglichen, nicht noch schwerer?

Radim Prassers Rekordfahrt mit dem Bugatti Chiron war nicht die schnellste Autofahrt in Deutschland: Bereits 1938 fuhren auf der Reichsautobahn A5 [Rudolf Caracciola und Bernd Rosemeyer](#) [6] in einem Rennen gegeneinander 432,7 km/h bzw. 429,9 km/h, wobei letzterer dies mit seinem Leben bezahlte. Aber diese Fahrten wie auch noch schnellere Autofahrten hatten keine Mitfahrer. Daher gilt immer noch die Aussage:

**Der Transrapid TR07 bot die schnellste Mitfahrgelegenheit aller Zeiten in Deutschland**

Michael Dittmer

© 2021 GFM-eV

Der Autor erhielt am 29.05.1996, 18.11.1997 und 06.06.1998 Mitfahrgelegenheiten mit max. 420 km/h.

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://www.youtube.com/watch?v=7pg1hhW5qhM>

[2] <http://www.youtube.com/watch?v=czED2FSc508>

[3] <http://www.industriedenkmal.de/transport-verkehr/transrapid-und-transrapid-versuchsanlage-emsland-tve/>

[4] <http://www.welt.de/reise/deutschland/article175852268/Deutsche-Bahn-Als-der-ICE-mit-406-km-h-den-Weltrekord-knackte.html>

[5] <http://www.hochgeschwindigkeitszuege.com/news-und-infos/geschwindigkeits-rekorde.php>

[6] <http://www.welt.de/motor/article174387562/Rosemeyer-gegen-Caracciola-Toedlicher-Unfall-bei-430-km-h.html>

## Mail an Markus Lanz

**Von:** Albrecht Bähr  
**An:** Markus Lanz (ZDF)  
**Gesendet:** Donnerstag, 23. September 2021  
**Betreff:** Magnetschwebebahn

Dr. Albrecht Bähr  
20149 Hamburg

Sehr geehrter Herr Lanz,

Die gestrige Sendung und Herrn Trittins Ausführungen über das Scheitern der Magnetschwebebahn (bisher genannt Transrapid), hat mich - gelinde gesagt - sprachlos gemacht. Warum Herr Trittin (T) diese Dinge aus der Luft gegriffen hat, weiß ich nicht. Alles was Herr T. über die Ursachen des Scheiterns des TR gesagt hat, ist unmöglich. !

Ich habe u.a. Volkswirtschaft studiert (auch Englisch und Sport), war hier an der Schule u. auch Dozent in Sport (Lehrauftrag) an der Uni. Nachher lebte ich ab '97 am Rande Schwerins. Die Diskussion über den Transrapid habe ich mit Herzblut unmittelbar aus der Nähe im einzelnen verfolgt und am Ende darunter gelitten.

Als Anlage finden Sie 2 Artikel von mir aus der Schweriner Volkszeitung, SVZ. Der Pkt. 3, dem Multiplikatoreffekt, - leider fehlt von mir der ausdrückliche Hinweis, daß der Staat nach Fertigstellung dieser Investition ein Mehrfaches an Geld zurückbekommt. Das erklärt sich dadurch, daß die Empfänger des Geldes das Geld ausgeben, und die folgenden wieder ausgeben usw. So sind Steuereinnahmen nachher um ein Vielfaches höher als die erste Investition, in Deutschland 8 mal !! Aber so einfache Sachen weiß kaum ein Politiker, Schäuble wunderte sich auch vor ca. 10 Jahren nach den Zusatzinvestitionen, als die Wirtschaft schlecht lief, daß die Steuereinnahmen durch Zusatzinvestitionen stark wuchsen.

Der wahre Grund, daß der Transrapid 1998 nicht gebaut wurde, lag darin, daß der neue Ministerpräsident in spe. Ringsdorf koalieren mußte. Der CDU-Mann Rehberg war für Ringsdorf unakzeptabel. Rehberg war dem einfachen und machtbesessenen Ringsdorf nicht gelegen. Rehberg war Ringsdorf weit überlegen auf allen Gebieten. - Dann, die SED wollte aber nur koalieren, wenn Ringsdorf von dem " Spielzeug " Transrapid ablasse. Das war das Ende des TR. - Strecke Hamburg - Berlin, nach 18 fertigen Planungsabschnitten (von 20 |), Politik in Deutschland! Weil der eine nicht mit dem anderen wollte! Zur gleichen Zeit wurde Mehdorn Chef der Bahn. Und der dachte nur kurzfristig. Er wollte schnell die Bahn HH- Bin mit dem ICE verbessern und ans schnelle Geld. Alles andere war ihm egal, und beim neuen Kanzler Schröder fehlte zu viel: die volkswirtschaftlichen Kenntnisse, der Weitblick dieser Investition etc.

Was Herr Trittin gestern sagte, stimmt alles nicht. Unglaublich!! Ich hatte damals angefangen, das alles zu Papier in Buchform zu bringen und werde wahrscheinlich morgen deswegen nach Schwerin fahren, um zu recherchieren und evtl. das Buchschreiben wieder aufzunehmen: evil. " Das große Unvermögen der Politik - Transrapidende Hamburg-Berlin" so - oder ähnlich. Ich war übrigens der "Berater" der Transrapidgesellschaft, besser von Herrn Wilhelm Merck, der vor ca 5 Jahren gestorben ist und mit ihm der Verein. (Anm.: der Verein lebt noch, Fortsetzung auf der nächsten Seite)

## Mail an Markus Lanz (Forts.)

Herr Merck war ein sehr gebildeter Mann. Wir beide haben gut zusammen gearbeitet. Und er war so dankbar, als ich ihm den Multiplikatoreffekt von Investitionen erklärte. Kurz darauf sprach man auch von der "schwebenden Gelddruckmaschine", und der Transrapidmarsch "Flug auf Höhe Null" wurde komponiert. etc. Ich könnte Ihnen einen Teil der Korrespondenz von damals zeigen bzw. zum Kopieren hinterlassen. Ca. 50 Schriftstücke. Auf jeden Fall ist das Versagen der Koalition auf diesem Gebiet gravierend mit großem Schaden für die BRD. Die Kanzlerin hat in dieser Sache keine Kenntnisse und Ihr Umkreis ebenso. Unverständlich!

Wir hätten nach der Fertigstellung des TR ca. 2005 ein europäisches Schnellbahnnetz weiter gebaut. Und - nach den Entwicklungskosten etc. - wäre der TR neben seiner Schnelligkeit auch viel, viel billiger und pflegeleichter und gefahrloser. Der TR hat keine Reibung, keinen Verschleiß und leichtere und preiswerte Reparaturen. - Auch der damalige Minister Wissmann war eine Fehlbesetzung: z.B. der Streit um die Fahrgästepreisen des TR war typisch für diesen Mann und im Trend der damaligen Zeit. Die Zahlen lagen so zw. 5 und 15 Millionen jährlich. So ein Unsinn.

Es ging vielmehr darum, wie der damalige Bürgermeister Voscherau (aus HH) das Projekt herausstellte: „Der TR stärke alte Industriegebiete und baut neu auf.“ So ähnlich argumentierte auch Altbundeskanzler Schmidt etc. Der französische Architekt Corbusier sagte "Eine Stadt ist eine Stunde" - herrlich! Berlin und Hamburg wachsen ökonomisch zusammen! Heute hätten wir ein europäisches Schnellverkehrssystem mit anderen Politikern gehabt. Auch der große Belt (-Tunnel) nach Dänemark wird leider ohne Transrapid gebaut. Der Transrapid zw. Berlin und Hamburg wäre nicht nur für diese beiden Städte von großem Nutzen, sondern für die ganze Region.

Wenn etwa alle 20 Minuten ein TR von HH nach Berlin und umgekehrt pendelt, ist damit auf dieser Strecke der TR viel schneller als ein Flugzeug. Man braucht nicht nach Fuhlsbüttel und dort vor dem Flug einchecken. Dieser Zeitverlust! Der TR ist somit schneller, umweltfreundlicher etc., und Strom wird aus Windkraft gewonnen. Und Schwerin bzw. Mecklenburg wäre an die ökonomischen Centren angeschlossen. Damals - unter Merck - war auch die Rede von einem Autoshuttle zw. HH und Bin., mit TR und Autoshuttle nur 25 Minuten und keine Umweltbelastung.

Aber die Politik war aus besagten Gründen zu vernünftigen Problemlösungen nicht in der Lage, s. Trittin. Dieses Problem ist zu komplex. Herr Merck hatte auch sehr gute Lösungen für die Hafenanbindung mit TR. Die Güter aus dem Hafen sollten direkt in das Hinterland und dem Ostblock bis nach Moskau weiter geleitet werden, TR-Güterzüge vom Hamburg-Hafen überall hin. Das wäre billiger, schneller und umweltschonender!.

Diese Gedanken sind nicht utopisch. Die stammen alle vom dem verstorbenen F.W. Merck.

Aber vielleicht schaffen wir es ohne ihn - mit Ihnen!

MfG, Bähr

## 22.09.2021: Jürgen Trittin verdreht die Tatsachen zum Transrapid

Ausgerechnet am 22.09.2021, 15 Jahre nach der Havarie auf der Transrapid-Versuchsstrecke, fand eine Talkshow im ZDF mit Markus Lanz statt, in der einer der vehementesten Gegner der Magnetschnellbahn über die Sinnhaftigkeit dieses innovativen Verkehrsmittels gefragt wurde. Nach einer guten Stunde eröffnete Markus Lanz das Thema mit den Worten:

*"Also im Wahlprogramm der Grünen steht auf Seite 16, daß sie unsere Wirtschaft zur Spitzenreiterin bei den modernsten Technologien machen wollen, und da gibt es einen ganzen Abschnitt über Investitionen für starke Bahnen, und da steht, daß die Bahn zum Tourismusreisemittel Nr. 1 werden soll. Ist richtig? So - es gibt gute Nachrichten: In dieser Woche oder vor zwei Wochen ist eine neue Magnetschwebebahn aus einer Fabrik rausgerollt, die ist 600 km/h schnell. Diese Magnetschwebebahn ersetzt faktisch das Flugzeug. Die schlechte Nachricht ist: Es ist zwar deutsche Technologie, und das wurde hier erfunden und auch hier entwickelt, und ein berühmter bayrischer Ministerpräsident hat sich da sehr verdient gemacht - und Sie gehörten zu denen, die diese Magnetschwebebahn besonders doof fanden - war das ein Fehler?"*

Er antwortete, es wäre überhaupt kein Fehler und es wäre auch kein technisches Problem.

Auf den Einwurf von Markus Lanz: *"Es war ein Riesenfehler"* erwiderte er:

*"Ich bin sogar schon mal mit der Magnetschwebebahn gefahren ... mit Herrn von Pierer ... vom Flughafen Shanghai rein in die Stadt gefahren ... Herr von Pierer war empört ... weil sie war zu ungleichmäßig ... weil die nicht so fuhr, wie er das wollte, nicht wahr ..."*

als wenn der damalige Siemens-Chef den Zug madig machen würde, dann bräuchte er dies scheinheiligerweise selbst nicht mehr zu tun:

*"ich hab das gar nicht gemerkt. Nur das Problem war doch nicht, daß es schlechte Technik war, das Problem war doch, daß sie neben einer vorhandenen Infrastruktur versucht haben 'ne neue Infrastruktur zurecht zu schneiden."*

*Und das war der Grund, warum die berühmte Magnetschwebebahn zwischen Hamburg und Berlin nie gebaut wurde, weil's schlechte Technik war, und deswegen ist es auch nicht zu der berühmten Magnetschwebebahn vom Hauptbahnhof München zum Flughafen im Erdinger Moos gekommen."*

Die Bemerkung von Markus Lanz: *"Ich glaube wir wären heute froh ..."* erwiderte er mit dann mit einem schroffen

*"Nein! ... Sie haben versucht, sie zu bauen und sind daran gescheitert, daß es eine funktionierende Schienenverbindung gegeben hat. Das waren nicht die Grünen."*

**Natürlich waren es die Grünen, weil sie einen rigorosen Kostendeckel in der damaligen Bundesregierung unter Kanzler Schröder durchgesetzt hatten, den es in dieser Art bei konventionellen Bahnprojekten nie gegeben hätte.**

Wenigstens bleibt Deutschland ein Verkehrsminister namens Anton Hofreiter (Grüne) in der neuen Bundesregierung erspart, der seinerzeit das Münchner Transrapid-Projekt massiv bekämpfte.

Michael Dittmer

© 2021 GFM-eV

### KARIKATUR DES TAGES

*Finde die Unterschiede:*



Kieler Nachrichten vom 09.07.2021

### Grüner Schlagschatten

Interview mit Monika Heinold  
(Die Grünen)

**Die Öko-Partei war damals noch ein Bürgerschreck - oder?**

Ich habe drei Erfahrungen gemacht. Erstens in meinem Dorf. Da hat der damalige Bürgermeister gesagt, er würde mit einer Grünen nicht reden. So waren die Zeiten damals. Ich habe zweitens bei den Grünen in Bad Bramstedt mitgearbeitet. Das waren extrem nette Leute. **Und dann war da drittens die Landesebene, auf der sich einige Leute aus früheren K-Gruppen tummelten. Die waren ziemlich durchgeknallt.** Mein erster Parteitag fing gar nicht erst an, weil sich Fundis und Realos über die Tagesordnung stritten. Da bin ich nach Hause.

KN vom 20.11.2021

Erfahrungen, die ab 1980 Friedrich-Wilhelm Merck als Gründungsmitglied der Harburger Grünen in ähnlicher Form mit seinen linken „Parteifreunden“ auf Bundesebene machte.

## Förderverein Transrapid Emsland gegründet



*Informationsveranstaltung zur geplanten Vereinsgründung im ehemaligen Besucherzentrum der TVE, das zukünftig für Vereinaktivitäten zur Verfügung stehen wird (Quelle: Dittmer)*

Leon Cordes und David Harder wollten etwas verändern. Sie wollten nicht, daß die Transrapid Versuchsanlage [zu einem Lost Place verkommt](#) [1]. Sie schrieben uns an<sup>9</sup>, um uns auf den desolaten Zustand der in Lathen abgestellten Transrapid-Fahrzeuge hinzuweisen, nahmen Kontakt mit Mitarbeiter der INTIS GmbH und der Samtgemeinde Lathen auf, um für deren Erhalt und Überführung in ein Museum zu werben. Hierfür gründeten sie auch eigens eine [Internetplattform](#) [2], die darüberhinaus auch über weltweite Entwicklungen zur Magnetschwebetechnologie berichtet.

Die beiden Schüler möchten den Bekanntheitsgrad der Magnetschwebebahn für die nachwachsende Generation in eine Zeit hinüberretten, in Deutschland eine derartige Technologie wieder auf breiter Basis herbeigeseht wird. Sie waren noch im Vorschulalter, als es die letzten öffentlichen Mitfahrgelegenheiten im Transrapid gab. Sie entdeckten die stillgelegte Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) erst Jahre später. Sie wollten mit allen Interessierten an dem Erhalt der TVE in Austausch kommen, mit der Samtgemeinde Lathen und auch der INTIS GmbH, einer Tochterfirma des ehemaligen Betreibers der TVE. Von GFM-Seite her hatte sich Robert Gellekum für ein Museum in Lathen stark gemacht<sup>10</sup>. Von ihnen wurden wir über Aktivitäten rund um die TVE in Lathen auf dem laufenden gehalten, u.a. auch über das Künstler-Event der „Reaktivierung“ der TVE, wo es auch zu einer Begegnung mit den zukünftigen Gründungsmitgliedern des Fördervereins Norbert Holtermann und Matthias Gehrs kam.

Am 20.09.2021 fand eine Informationsveranstaltung zur geplanten Vereinsgründung statt, die mit ca. 47 Personen gut besucht war. Kenji Eiler, der sich selbst als Magnetbahn-Historiker bezeichnet, hielt einen rund 50-minütigen Einführungs-Vortrag zur Magnetschwebetechnologie.

Der stellvertretende Samtgemeindebürgermeister Norbert Holtermann zeigte auf, was als erstes seitens des Vereins zu tun wäre, um die Exponate an der TVE zu sichern und zu verbessern. Der TR06 sei z.B. in einem schlechten Zustand, es wäre viel Wasser hineingelaufen, das Holz sei beschädigt. In einer Scheune wären viele wertvolle historische Komponenten zwischengelagert. Ebenso wäre es erforderlich, zur Finanzierung der Restaurierungen an Fördermitteln auf Bundes- und EU-Ebene zu gelangen, wobei die Bundestagsabgeordnete Gitta Connemann bereit wäre zu unterstützen. Ebenso hat die INTIS GmbH ihre Unterstützung zugesagt. Der Verein möchte auch die Förderung der TVE als Heimatpflege verstanden wissen, da dies die Aussicht einer Förderung aus zusätzlichen Geldtöpfen erhöht.

Es erfolgte eine Vorstellungsrunde mit den Anwesenden, um zu erfahren, wer diejenigen sind, die ggf. auch Bereitschaft mitbringen, im Vorstand mitzuarbeiten, finanzielle und idelle Unterstützung mitbringen oder auch mit anzupacken.

Am 01.11.2021 fand im „Markt 7“ die eigentliche [Vereinsgründung](#) mit 32 Gründungsmitgliedern statt [3]. Dr. Effenberger von der INTIS GmbH hielt einen Vortrag über die Geschichte der TVE und seiner Mitwirkung, für eine Transrapid-Anwendung im Ausland zu werben. Dabei sei er immer wieder mit der Aussage konfrontiert worden: „Das Bier das du nicht selber trinkst, wirst du auch nicht verkaufen können.“ Ein weiteres Problem wäre gewesen, daß es nur zwei Firmen gegeben hätte, dieses System anzubieten und es keine Wettbewerber bei einer Ausschreibung gegeben hätte. Die INTIS GmbH sei nach Stilllegung der TVE mit der Aufgabe betraut worden, den Rückbau der Anlage durchzuführen. Sie hätten es jedoch bis jetzt vermeiden können, sich an den Rückbau des Fahrwegs heranzumachen. Denn sobald ein Fahrwegträger fehlen würde, hätte dies einen endgültigen Charakter. Da die bisherigen Argumente gegen einen Rückbau immer weiter entkräftet worden wären, habe man ab 2014

<sup>9</sup> Siehe GFM-Jahresheft 2019, Schriftwechsel, S. 58-60

<sup>10</sup> Siehe GFM-Jahresheft 2016, Protokoll der Mitgliederversammlung 2016, S. 5-6

sich Nachnutzungsmöglichkeiten überlegt. Eine Hoffnung bestünde, sie für Unterstützungsleistungen für China nutzen zu können, da selbst in diesem Land eine Versuchsstrecke von heute auf morgen gebaut werden könne. Es würde seit den letzten drei bis vier Jahren ein steigendes Interesse an nachhaltigen Alternativen zur Bahntechnik geben. Hierzu würde auch das gehören, was unter dem Sammelbegriff Hyperloop fiele. Das Thema hätte sich zwar der Unternehmer Elon Musk auf die Fahnen geschrieben, Ideengeber zu sein. Jedoch wäre der Aspekt, Züge in einer Röhre fahren zu lassen unter Herabsetzung des Luftdrucks bereits in einem Patent von Hermann Kemper enthalten gewesen.

Ganz wesentlich schätzt Dr. Effenberger den millimetergenauen Bau eines Fahrwegs für derartige Hochgeschwindigkeitssysteme unter veränderten technischen Randbedingungen im allgemeinen an, bei denen die gesammelten Erfahrungen an der TVE wertvoll wären. Diese könnten in ein zukünftiges dezentrales europäisches Kompetenzzentrum zum Hyperloop einfließen mit einem Standort an der ehemaligen TVE für eine neue Teststrecke. Denn wo sollte man sonst innerhalb der nächsten fünf bis zehn Jahre eine neue Teststrecke errichten können. Das würde die Möglichkeit eröffnen, den Rückbau der TVE für einige Jahre noch verzögern zu können, um sie für die Zukunft zu retten. Es gäbe eine Aussage von Regierungsvertretern, daß die Bundesregierung und die Landesregierung im Rahmen einer kommerziellen Nachnutzung einem Fortbestand der TVE nicht prinzipiell im Wege stehen würden.

Dr. Effenberger unterzeichnete später ebenfalls als Gründungsmitglied die verabschiedete Vereinssatzung. Sein Mitarbeiter Ansgar Schlüter wurde zum Stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Vorsitzender wurde Norbert Holtermann von der Samtgemeinde Lathen.

Das Neu-Mitglied Wouter van Gessel von der Stiftung Freedom of Mobility überreichte dem neu gegründeten Verein als Begrüßungsgeschenk eine Spende von 200 €, die aus einer Spendenaktion für den Transrapid herrührten („250 km Radfahren, um einen ausgemusterten Zug zu retten“).<sup>11</sup>

Michael Dittmer

© 2021 GFM-eV

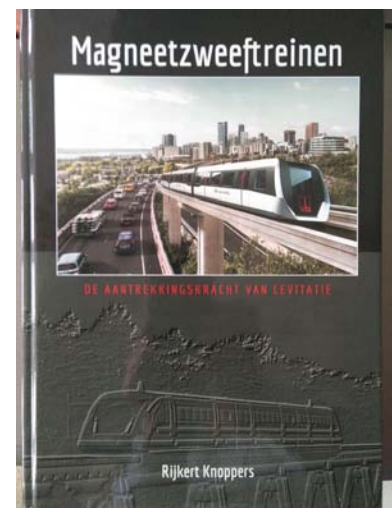
## Buchtip: Neues Sachbuch über Magnetschwebebahnen veröffentlicht

Der niederländische Fachautor Rijkert Knoppers hat im Februar 2021 das Buch "Magneetzweeftreinen" [veröffentlicht](#) [4]. Das Buch ist populärwissenschaftlich geschrieben. Bei Kundeninteresse könnte es auch in englisch- oder deutschsprachiger Version erscheinen.

Die ISBN lautet: 9789492040442

Zusammenfassung des Inhaltsverzeichnisses

1. Geschichte der Schwebebahn
2. Wie funktioniert eine Magnetschwebebahn?
3. Infrastruktur
4. Umweltaspekte
5. Sicherheit
6. Wirtschaftliche Aspekte
7. Die verschiedenen Anwendungen der Magnetschwebebahn
8. Die ersten kommerziellen Projekte
9. (Vorläufig) gestrichene Projekte
10. Magnetschwebebahnen derzeit in Betrieb
11. Im Bau befindliche Magnetschwebebahnprojekte
12. Mögliche Projekte
13. Schweben wir in die Zukunft?



Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

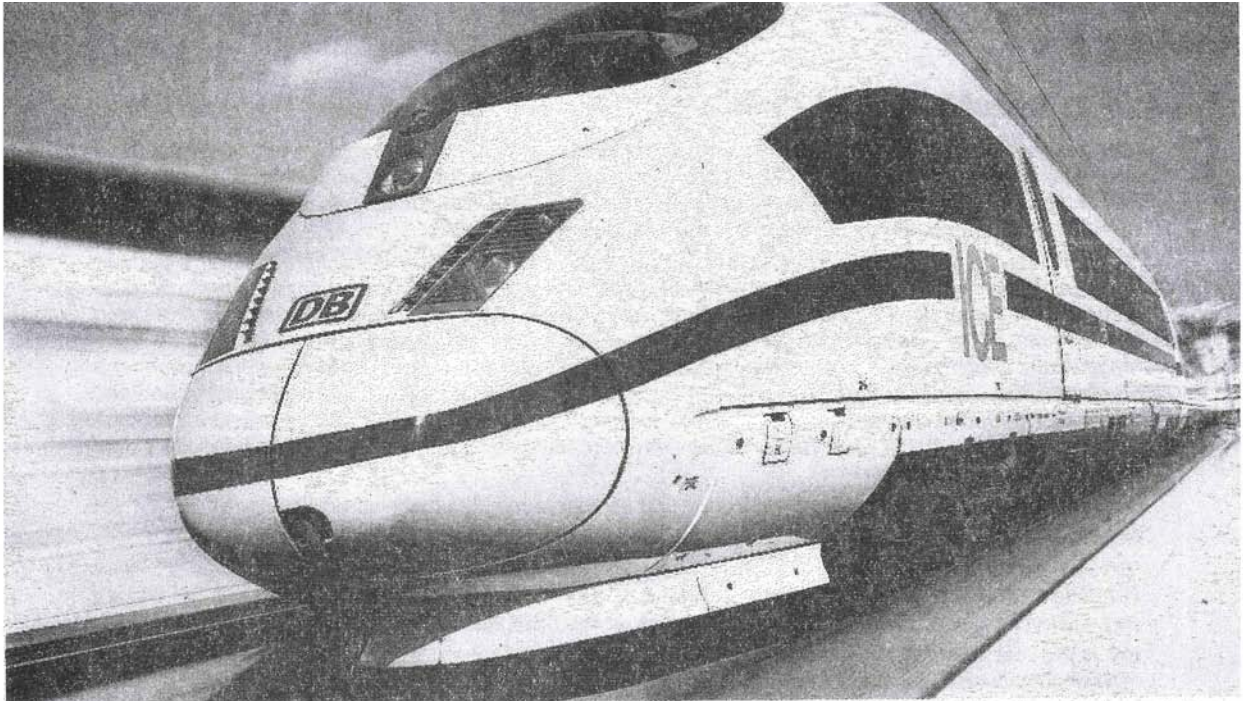
[1] <http://www.noz.de/lokales/lathen/artikel/gegen-lost-place-was-junge-leute-am-transrapid-im-emsland-reizt-20631181>

[2] <http://magnetbahn.org/>

[3] <http://www.noz.de/lokales/lathen/artikel/2468245/lathen-transrapid-im-emsland-soll-nicht-laenger-lost-place-sein>

[4] <http://www.verkeerskunde.nl/artikel/boek-magneetzweeftreinen-de-aantrekkingskracht-van-levitatie>

11 Siehe Noordhollands Dagblad vom 18.08.2025, „250 km fietsen, om verstofte trein de redden“



Mit hoher Geschwindigkeit braust der ICE durch die Landschaft. Eine Neubau-Trasse entlang der Autobahn 7 von Hamburg über Maschen nach Hannover lehnt die Seevetaler CDU rundweg ab. Sie favorisiert die bisherige Alpha-E-Planung. Foto: Stefan Wart

# Keine ICE-Trasse durch Seevetal

VON CHRISTA-MARIA  
BROCKMANN

CDU reicht Dringlichkeitsantrag gegen  
eine ICE-Trasse an der A7 ein –  
Horst und Ramelsloh benötigen Bahnhöfe

**Hittfeld.** Am Donnerstag, 14. Oktober, tagt ab 19.30 Uhr der Seevetaler Gemeinderat in der Burg Seevetal in Hittfeld. Auf der Tagesordnung steht dabei auch ein Dringlichkeitsantrag der CDU-Fraktion.

Der Rat soll den zur Diskussion stehenden Neubau einer ICE-Trasse von Maschen entlang der Autobahn 7 nach Hannover auf dem Seevetaler Gemeindegebiet ablehnen, fordern die Christdemokraten in diesem Antrag. „Insbesondere vor dem Hintergrund der vielen bestehenden Autobahnen und Schienenwege für den überregionalen Verkehr“, lautet die Begründung. „Die Planungen mit einem entsprechenden Inhalt sind sofort und unmissverständlich einzustellen.“ Mit diesen Planungen beschäftigt sich aktuell die Deutsche Bahn AG.

## Trasse an der Autobahn wäre für Seevetal verheerend

Wie berichtet, favorisiert der Hamburger Verkehrssenator Anjes Tjarks (Grüne) die Trasse entlang der A7. Die Ersparnis der Fahrzeit zwischen Hamburg und Hannover betrage 14 Minuten gegenüber der alten Trassenpla-

nung über Lüneburg und Celle. „Der Neubau einer ausschließlich dem ICE vorbehaltenen Strecke zeigt, wie ressourcenverbrauchend und bürgerfeindlich grüne Politik wirklich ist“, erklärt der Seevetaler CDU-Fraktionsvorsitzende Frank Schmirek. Für Seevetal wäre so eine Strecke verheerend – und zwar in Bezug auf zusätzlichen Lärm und die weitere Zerschneidung der Landschaft mit immensen Flächenverbrauch in der Gemeinde. Hier solle die alte Trassenplanung für den Transrapid wieder aus der Schublade geholt werden. Die CDU habe diese Trasse schon vor 30 Jahren strikt abgelehnt.

„Seevetal braucht einen besseren Schienennahverkehr, wir fordern einen Haltepunkt an der Güterumgehungsbahn zwischen Horst und Ramelsloh und ein weiteres Gleis für eine bessere Taktung im Nahverkehr nach Buchholz und Winsen. Nur durch mehr Komfort können wir die Menschen dazu bewegen, auf die Bahn umzusteigen“, sagt Schmirek.

## Unterstützung von Minister Althusmann

Unterstützung erhalten Seevetals CDU-Politiker vom Verkehrsminister des Landes Niedersachsen, Dr. Bernd Althusmann. „Zur Erreichung der Klimaziele benötigen wir mehr Verkehr auf der Schiene. Wir haben als Land Niedersachsen in der Vergangenheit mehrfach deutlich gemacht, wie wichtig es ist, dass auf den zentralen Routen zeitnah zusätzliche Kapazitäten im Schienenpersonen- beziehungsweise Schienengüterverkehr zur Verfügung stehen“, betont der Minister in einer Stellungnahme.

Dies gelte insbesondere für den schon lange geplanten Ausbau der Strecke Hannover – Hamburg, der sogenannten Alpha-E-Variante entlang der bereits bestehenden Trasse. Im Sinne einer schnellen Umsetzung gehe er nach wie vor davon aus, dass der Bund auch weiterhin den bestandsnahen Ausbau mit möglichen Ortsumfahrungen als Option prüft, damit die Planun-

# Westfälischer Kunstverein



## All the Power that Remains, Procession I

„Procession I“ ist der erste Teil einer Videotrilogie, die im Rahmen des ausstellungsübergreifenden Projekts „All the Power that Remains“ entsteht.

Die Künstler Ben Greber (\*1979, lebt in Berlin) und Bram Kuypers (\*1989, lebt in Arnhem) beschäftigen sich in diesem Projekt mit dem utopischen Geist von technologischem Fortschrittsdenken und seinem Scheitern. Die stillgelegte Transrapid-Teststrecke im Emsland ist ein solcher Ort gescheiterter Zukunftsvisionen.

Auf der Transrapid-Teststrecke im Emsland wurden ab 1983 Versuchsfahrten mit Magnetschwebbahnen durchgeführt. Nach Abschluss der Tests wurde die Strecke 2011 stillgelegt. Zurzeit gibt es Bestrebungen, in Zukunft die von Elon Musk entwickelte Hyperloop-Technologie auf der Versuchsanlage zu testen. Ben Greber und Bram Kuypers verstehen die künstlerische Reaktivierung als eine überbrückende Handlung, welche, einem Ritual ähnelnd, die Vergangenheit mit der Gegenwart und der Zukunft verbindet: „Die heute marode wirkende Anlage ist das historische Artefakt aus einer bereits vergangenen Zukunft.“

Im Rahmen der Veranstaltungsreihe zum Jubiläum 190 Jahre Westfälischer Kunstverein:

### Künstlergespräch und Video-Screening mit Ben Greber und Bram Kuypers

Donnerstag, 2. September 2021 um 18 Uhr

Künstlergespräch und Video-Screening mit Ben Greber und Bram Kuypers  
Moderation: Marijke Lukowicz (Kuratorin Emscherkunstweg | Urbane Künste Ruhr)

### Video-Screenings

Ben Greber und Bram Kuypers  
„Procession I“  
Videoloop, 6:51min  
Cello: Patrick Reerink

Freitag, 3. September 2021, 11-19 Uhr

Samstag, 4. September 2021, 11-24 Uhr (Schauraum - Die Nacht der Museen und Galerien)

Sonntag, 5. September 2021, 11-19 Uhr

---

Das Projekt *Reactivation* wird unterstützt durch das INTERREG-Programm.

# Münstersche Zeitung

Die Nacht der Museen beginnt entspannt mit viel Sonnenschein

## Der ganz andere Schauraum ist eröffnet

Münster - Die Nacht der Museen und Galerien ist gefühlt die erste Großveranstaltung seit Rosenmontag 2020. Das Publikum ist begeistert – auch wegen des ungewöhnlichen Spätsommers. Der „Schauraum anders!“ dürfte ein großer Erfolg werden... -spe-

Samstag, 04.09.2021, 17:10 Uhr

🕒 aktualisiert: 04.09.2021, 18:51 Uhr

## Rosa Wolken im Emsland

Auch im Landesmuseum oder **im Westfälischen Kunstverein** beginnt die Nacht am hellen Nachmittag noch sehr gemütlich: Es ist die letzte Gelegenheit, sich von August und Elisabeth Macke zu verabschieden. Viele Kunstfreunde gehen auf Nummer sicher und schließen sich einer der Führungen an, die noch vor 16 Uhr beginnen. Wem es draußen zu sonnenhell ist, zieht sich hinter den nachtdunklen Kunstvereinsvorhang zurück und sieht sich die Videoarbeit **„All the Power that Remains“** von **Ben Greber** und **Bram Kuypers** an: **Ein Werkstattwagen dümpelt über die stillgelegte Transrapidstrecke im Emsland und versprüht rosa Nebel.** Danach läßt sich's entspannt ins Getümmel stürzen.

## Auftakt zum „Schauraum anders!“



Der Kunst-Lkw der Atelierrg

Der Kunst-Lkw der Atelierrg

Foto: Lukas Speckmann

Schauraum: „All the Power that Remains“.

Foto: Lukas Speckmann

# „Eichhörnchen-Töter“ feierte 80. Geburtstag

## Hans-Jürgen „Jacky“ Rindfleisch, Ex-Fußballer und Beton-Fachmann

■ (wg) Harburg/Neugraben. Ältere Harburger erinnern sich noch gern an einen wieselflinken Linksaußen auf Harburgs Fußballplätzen: Hans-Jürgen Rindfleisch kickte von Mitte der 1950er-Jahre bis Ende der 1960er-Jahre für den Harburger Turnerbund, Viktoria Harburg, den FC Borussia und dessen Nachfolge-



Hans-Jürgen „Jacky“ Rindfleisch  
Foto: priv.

verein Harburger Sport-Club (HSC). In seinem großen Freundeskreis in Harburg Stadt und Land nennen ihn alle „Jacky“. Diesen Spitznamen hatte ihm schon in seiner Schulzeit sein ehemaliger Klassenkamerad und langjähriger Mitspieler beim HTB, der spätere Jugendnationalspieler Jürgen Neudorf „verpasst“. Vor wenigen Tagen feierte Rindfleisch mit 15 Gästen bei seinem Lieblingsgriechen in der Denckestraße in Eißendorf seinen 80. Geburtstag. Zu den Gästen zählten die Eheleute Helga und Karl-Heinz Stöver, Karl-Heinz Schneider, der frühere Harburger Fußballer Edgar

Puchmüller vom damaligen VR Rensensport (heute HSC), Harburgs Fußball-Legende Horst Offenhauser und auch Freunde vom Projekt „Transrapid“, für das sich Jubilar Rindfleisch schon seit vielen Jahren engagiert.

Zu seinen Gratulanten zählten aber natürlich auch seine drei Töchter Kirsten, Nicole und Nadine mit Anhang, die in den Jahren 1963, 1966 und 1975 geboren wurden. Leider nicht mehr dabei sein kann bei der Feier seine Frau und große Liebe Waltraut, die im April dieses Jahres nach längerer Krankheit gestorben war. Mit der in Bostelbek aufgewachsenen Waltraut hatte er im Jahr 1963 die Liebe seines Lebens geheiratet. Zu seinen größten Fans gehören seine sechs Enkelkinder, bei denen er nur Opa Rindi heißt, und seine erste Urenkelin Heddi, die mit ihren Eltern in Mannheim lebt. Nach der Schulzeit mit dem Abschluss der Mittleren Reife an der Mittelschule Woellmerstraße in Heimfeld (Abschlussarbeit „Ist eine Wiedervereinigung Deutschlands realistisch?“) begann Hans-Jürgen Rindfleisch seine Lehre als Industriekaufmann bei den Phoenix-Werken in Harburg. Dort war er auch noch einige Jahre nach seiner Ausbildung tätig. In den Jahren 1962/63 folgte der zweijährige Militärdienst, den er zumeist in Fischbek und Stade absolvierte und in der er es bis zum Oberleutnant der Reserve schaffte, ebenso wie seinerzeit sein Kamerad und Freund Karl-Heinz Ehlers, der spätere Chef der Sprinkenhof AG und ehemalige CDU-Bürgerschaftsabgeordnete. Während seiner insgesamt sieben-

jährigen Zeit bei der Phoenix spielte er dort auch in der Werks-Fußball-Elf, der außer ihm weitere namhafte Harburger Kicker angehörten – Jürgen Neudorf, Egon Pollak, Jan Bol und Edgar Puchmüller. In der

Neu Wulmstorfer Betonfirma Hupfeld begann die zweite erfolgreiche Berufskarriere von Hans-Jürgen Rindfleisch. Innerhalb kürzester Zeit wurde er zunächst Verkaufsführer und bald Geschäftsführer. Später führte er die Firma Lieferbeton Nord, der Rindfleisch das Kürzel „Lino“ gab.

Seine Stationen, zunächst als Jugend- und später als Liga-Fußballer, waren der Harburger Turnerbund

(HTB, ab 1954), der FC Viktoria Harburg (1963 bis 1966) und FC Borussia Harburg (bis 1968). 1960 erreichte Rindfleisch mit der HTB-Jungmannen-Elf mit seinerzeit bekannten Spielern wie Udo Pandikow,

„Abbi“ Prigge, Klaus Budde, Helko Bruhns das Hamburger Pokalendspiel. Sie unterlagen dem HSV auf dem Rabenstein allerdings mit 1:5. Borussia's Ligaspieler und auch viele treue Zuschauer nannten ihn und seinen Mannschaftskameraden Herbert Meyer scherzhaft die „Eichhörnchen-Töter“, weil manche der abgeruschten Flanken in den alten Bäumen des Sportplatzes Eichenhöhe landeten. An seine aktive Kickerzeit schlossen sich Trainertätigkeiten in Altenwerder, Moorburg, Maschen und bei der Hausbruch-Neugrabener Turnerschaft (HNT) an. Später kickte „Jacky“ auch noch in Altherren- und Senioren-Teams des Harburger Sport-Clubs. 1987 wurde sein HSC Hamburger Pokalsteiger. Noch heute verfolgt der Jubilar das Amateur- und Profi-Fußballgeschehen aufmerksam.

Die Urlaubsziele von Hans-Jürgen und Waltraut Rindfleisch, die eine Schwester des langjährigen Viktoria-Torhüters Horst Wegenér ist, waren in der Regel im Sommer die Nordsee-Insel Amrum und im Winter zum Skilaufen Gargellen im Montafon. Im Jahr 2002 war „Rindi“ Schützenkönig des Marmstorfer Schützenvereins. CDU-Mitglied ist der Eißendorfer Jung seit Jahresbeginn.



Hans-Jürgen „Jacky“ Rindfleisch wurde mit Borussia in der Spielzeit 1966/67 Meister Foto: Archiv Rindfleisch  
Der neue RUF Harburg vom 31.12.2021, Seite 3



## 70 Jahre Emsland GmbH

Kultur



WhatsApp Image 2021-08-13 at 09:27:32.jpeg



### Filmvorführung mit Vortrag – 70 Jahre Emsland GmbH Der Transrapid im Emsland

Die Emsland GmbH wurde 1951 in Meppen gegründet. Ihre Aufgabe war die Umsetzung des sog. "Emslandplans" und umfasste die Planung, Koordinierung und Finanzierung der Maßnahmen. Dazu gehörten die regionale Erschließung, die Kultivierung der Ödlande, der Ausbau der damals kaum vorhandenen Infrastruktur und die Ansiedlung von Industriebetrieben.

Anfang der 1970er Jahre wollte die Emsland GmbH mit der Ansiedlung innovativer Technikprojekte zukunftsfähige Arbeitsplätze schaffen. So holte sie die Versuchsstrecke zur Erprobung einer Magnetschnellbahn "Transrapid" ins Emsland. 1980 wurde in Lathen mit dem Bau der Anlage begonnen, die nach dem Endausbau 31,5 km lang ist und heute noch steht. Seit 1984 lief der Versuchsbetrieb, der nach einem Unglück auf der Strecke mit 23 Todesopfern im September 2006 zuerst ausgesetzt, dann endgültig beendet wurde.

Anlässlich des 70. Jahrestags der Gründung der Emsland GmbH präsentieren das Kreisarchiv Emsland und das Stadtmuseum Meppen am Mittwoch, dem 18. August 2021 und am Dienstag, den 7. September 2021 in Kooperation zwei Kurzvorträge und Filme zur Magnetschnellbahn und zum Emslandplan.

Ort: Stadtmuseum Meppen, An der Koppelschleuse 19 a

Beginn: 1. Termin: Mittwoch, 18.08.2021 um 19:30 Uhr (bis ca. 21.00 Uhr)

### Veranstaltungsort:

Museen an der Koppelschleuse: Stadtmuseum  
Meppen

An der Koppelschleuse 19a  
49716 Meppen

☎ (05931) 153-410

✉ [b.sonnenburg@meppen.de](mailto:b.sonnenburg@meppen.de)

### Autor:

Emsland Tourismus GmbH  
[info@emsland.com](mailto:info@emsland.com)



QR-Code scannen und diese Seite offline speichern, mit Freunden teilen und mehr.

<https://s.et4.de/YZzXc>

Quelle: destination.one

ID: e\_100307156

Zuletzt geändert am 13.08.2021, 13:31

Alle Insidertipps rund um das Emsland unter [www.emsland.com](http://www.emsland.com)

Seite 1 / 2

>> **Veranstaltungen, Ausflugsziele, Freizeitmöglichkeiten, Touren, Gastgeber & Pauschalen**

© Emsland Touristik • Ordeniederung 2 • 49716 Meppen • Tel.: 05931 - 44 22 66 • [www.emsland.com](http://www.emsland.com)

GFM-Mitglieder trafen dort Norbert Holtermann, den zukünftigen Vorsitzenden des Förderverein Transrapid Emsland (i.Gr.).

# Veranstaltungen: INTIS Roadshow: Kabelloses Laden – Power aus unserer Region

Erinnerungsmail "Roadshow: Kabelloses Laden - Power aus unserer Region"

**Betreff:** Erinnerungsmail "Roadshow: Kabelloses Laden - Power aus unserer Region"  
**Von:** Christa Böhnke <Christa.Boehnke@Emsland.de>  
**Datum:** 2021-06-24 15:53  
**An:** Holger Feikes <Holger.Feikes@Emsland.de>

Sehr geehrte Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

Sie haben sich zu der Veranstaltung "Roadshow: Kabelloses Laden - Power aus unserer Region", organisiert von der INTIS GmbH in Zusammenarbeit mit dem MEMA-Netzwerk der Emsland GmbH, am Montag, den 28.06.2021, angemeldet.

Als kurze Erinnerung schicken wir Ihnen nochmals die Eckdaten dieser Veranstaltung:

<b>Veranstaltung</b>	Roadshow: Kabelloses Laden - Power aus unserer Region
Ort	INTIS GmbH Hermann-Kemper-Str. 23 49762 Lathen
Tag	Montag, 28.06.2021
Beginn	15:40 Uhr
Ende (ca.)	19:00 Uhr

**BESONDERE HINWEISE** aufgrund der geltenden COVID-19-Regelungen:

- 1. Es besteht die Verpflichtung zum Tragen eines Mund-Nase-Schutzes beim Betreten des Gebäudes, im Sitzen während des Vortrages dürfen die Masken unter Einhaltung des Mindestabstands abgenommen werden.**
- 2. Der Mindestabstand von 1,5 m zu anderen Personen ist einzuhalten.**
- 3. Den Sicherheitsbestimmungen des Betriebes ist Folge zu leisten.**

**Sollten Sie kurzfristig verhindert sein, bitten wir aus organisatorischen Gründen um eine kurze Mitteilung an die Adresse [christa.boehnke@emsland.de](mailto:christa.boehnke@emsland.de).**

Auf und vor dem Gelände der Firma INTIS sind ausreichend Parkplätze vorhanden. Es wird darum gebeten, dem durchfahrenden Schwerlastverkehr genügend Platz zu gewähren.

Während der Veranstaltung werden Foto- und Videoaufnahmen gemacht. Wir setzen Ihr Einverständnis für die Veröffentlichung dieser Aufnahmen voraus, sollte dies nicht der Fall sein, melden Sie sich bitte beim MEMA-Netzwerkmanagement.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Netzwerk-Veranstaltung. Detaillierte Angaben zur Veranstaltung finden Sie [hier](#).

Da einige Personen über die gleiche E-Mail-Adresse angemeldet wurden, bitten wir Sie, diese Mail an die entsprechenden Kollegen oder Kolleginnen weiter zu leiten.

Mit freundlichen Grüßen

Christa Böhnke

-----  
Emsland GmbH  
Ordeniederung 2, Kreishaus II  
49716 Meppen  
Tel.: 05931 / 44 - 4019  
Fax: 05931 / 44 - 3648  
Email: [Christa.Boehnke@emsland.de](mailto:Christa.Boehnke@emsland.de)  
Web: [www.emslandgmbh.de](http://www.emslandgmbh.de)

Sitz der Gesellschaft: Meppen  
Registergericht Osnabrück (HRB 120346)  
Geschäftsführerin: Dipl.-Wirtschaftsing. Heidi Ricke

--  
Landkreis Emsland  
<https://www.emsland.de>

1 von 1

2021-06-26 16:21

Die neue Emsland GmbH möchte regionalen Unternehmen helfen, sich besser zu vernetzen und gegenseitig kennenzulernen. Sie hat damit eine andere Aufgabenstellung als die alte Emsland GmbH, bei der es um die Erschließung einer strukturschwachen Region im Nachkriegsdeutschland ging. Die Veranstaltung fand auf dem Gelände der ehemaligen Transrapid-Versuchsanlage statt.

Bei der Vorführung einer weiterentwickelten Transrapid-Technologie für die Elektromobilität waren auch GFM-Mitglieder anwesend.



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble MdB  
- Parlamentssekretariat -  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Datum: Berlin, *09.07.2021*  
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Jens Beeck, Mario Brandenburg,  
Katja Suding, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
der FDP betreffend  
**„Hyperloop-Forschung im Emsland“**  
- Drucksache 19/26206

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete  
Kleine Anfrage

Sehr geehrter Herr Bundestagspräsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die  
oben bezeichnete Kleine Anfrage.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe  
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

**Enak Ferlemann, MdB**  
Parlamentarischer Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT  
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250  
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de



Antwort  
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jens Beeck, Mario Brandenburg, Katja Suding, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP betreffend  
**„Hyperloop-Forschung im Emsland“**  
- Drucksache 19/26206

**Frage 1:** *Wie bewertet die Bundesregierung das Potential des Hyperloops und vergleichbarer Technologien? Hat sich diese Bewertung im Vergleich zum Vorjahr verändert (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der FDP-Fraktion, Drucksache 19/10325, Frage 1)? Falls nein, weshalb nicht?*

**Frage 7:** *Welche Schlüsse für ihr eigenes Handeln zieht die Bundesregierung aus dem Aufbau eines Hyperloop-Forschungszentrums an der alten Transrapid-Strecke im Emsland ([https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck\\_emsland/Lathen-Neues-Zuhause-fuer-Hyperloop-Forschung.hyperloop150.html](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck_emsland/Lathen-Neues-Zuhause-fuer-Hyperloop-Forschung.hyperloop150.html))?*

**Antwort:**

Die Fragen 1 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es werden noch mehrere Jahre für Forschung und Entwicklung benötigt, um die verschiedenen Komponenten des Hyperloops unter realen Bedingungen praktisch zu testen und entsprechende Technologien und Modelle für eine kommerzielle Nutzung zu entwickeln. Die Aktivitäten der Uni Oldenburg bezüglich der Teststrecke im Emsland und weitere Entwicklungen verfolgt die Bundesregierung aufmerksam.

Nach Auffassung der Bundesregierung leisten innovative Mobilitäts- und Transportkonzepte - wie Hyperloops - für die Verringerung von Verkehrs-, sowie Lärmbelastung, Luftverschmutzung und somit für das Erreichen der verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung wichtige Beiträge.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 3 auf Bundestagsdrucksache 19/10325 verwiesen.

**Frage 2:** *Sind der Bundesregierung Studien bekannt, die sich mit den Potenzialen eine deutschland- bzw. europaweiten Hyperloop-Streckennetzes für die Erreichung von Klimazielen, mit der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit bei Schlüsseltechnologien oder allgemein mit den Folgen des Aufbaus eines solchen Netzes befassen? Wenn nein, plant die Bundesregierung Studien zur Klärung dieser Fragen?*

**Antwort:**

Im Jahr 2020 hat die Europäische Kommission in einer Studie den aktuellen Stand der Hyperloop-Entwicklung aufgezeigt, Probleme und Herausforderungen identifiziert und politische Einblicke in Richtung Erprobung und Kommerzialisierung aufgezeigt. Zudem hat die Europäische Kommission eine weitere Studie zur Entwicklung eines sicherheitstechnischen Regulierungsansatzes für Europa in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse zur Entwicklung der Regulierungspolitik für Hyperloop-Technologien herangezogen werden sollen.

Im Rahmen der europäischen Forschungspartnerschaft Shift2Rail im Forschungsprogramm Horizont 2020 läuft aktuell eine Studie zu den Potentialen einer europäischen Hyperloop Version und eines sog. Europäischen Hyperloop Ökosystems. Die Ergebnisse dieser Studie aus dem Jahr 2020 werden im Herbst 2021 erwartet. Eine fachliche Analyse des Hyperloop-Systems findet sich in der Eisenbahntechnischen Rundschau (Ausgabe 11/2019), in der die Universität Delft verschiedene bestehende Transportsysteme mit dem Hyperloop hinsichtlich der Leistungsfähigkeit im Personenverkehr vergleicht.

**Frage 3:** *Wie bewertet die Bundesregierung das Potential von Hyperloops und vergleichbaren Technologien*  
a) *vor dem Hintergrund der Stärkung des Forschungsstandortes Deutschland?*  
b) *vor dem Hintergrund der Stärkung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland?*

**Antwort:**

Die Bundesregierung verfolgt die Entwicklung aufmerksam.

An der Technischen Universität München laufen seit dem Jahr 2018 an der Fakultät für Luftfahrt, Raumfahrt und Geodäsie Vorbereitungsarbeiten für ein großes, fächerübergreifendes Forschungsprogramm zum Thema Hyperloop. Seit Juli 2020 werden im Rahmen der ersten, zweijährigen Phase des Hyperloop-Forschungsprogramms Systemanalysen zur Machbarkeit und dem Potential des Konzepts in Europa durchgeführt sowie Hyperloop-relevante Technologien entwickelt und erprobt. Außerdem ist vorgesehen, eine 24 Meter lange Teströhre auf dem Gelände des Ludwig Bölkow Campus in Taufkirchen / Ottobrunn sowie eine Prototyp-Kapsel im Maßstab 1:1 aufzubauen.

Auch an der Universität Oldenburg wird erforscht, wie die Innovation des neuen Verkehrsträgers in die Praxis integriert werden kann („HyperPodX“). Dabei soll zukünftig auch das ehemalige Transrapid-Gelände im nahe gelegenen Lathen als Teststrecke genutzt werden.

Für einen Einsatz des Hyperloop müssen zunächst der konkrete Bedarf für ein solches Transportsystem, die Sicherheit, Verfügbarkeit und die Leistungsfähigkeit des Systems geklärt werden.

Bei der Errichtung einer Hyperloop-Strecke muss berücksichtigt werden, dass die gesamte Infrastruktur neu gebaut werden muss, was neben den Trassen auch die Bahnhöfe bzw. Stationen umfasst. Das System Eisenbahn kann demgegenüber bereits auf eine dicht gewachsene Infrastruktur zurückgreifen.

**Frage 4:** *In welchem Umfang unterstützt die Bundesregierung die Forschung an Hyperloops und vergleichbaren Technologien? Bitte nach Forschungsprojekten aufschlüsseln. Falls keine Projekte unterstützt werden bitte begründen.*

**Antwort:**

Die Bundesregierung fördert aktuell keine Projekte zur Forschung an Hyperloops oder vergleichbaren Technologien. Allerdings verfügt z. B. das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) über umfassende Kompetenzen zu einzelnen Technologien, die für ein derartiges System notwendig sind. Die finanziellen Mittel der DLR Verkehrsforschung werden für systemische Verbesserungen eines zukunftsfähigen, intermodalen Verkehrssystems und einzelner, dafür notwendiger Technologien fokussiert eingesetzt.

**Frage 5:**

*Sind im Corona-Konjunkturpaket der Bundesregierung (Vgl.*

*<https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Schlaglichter/Konjunkturpaket/Konjunkturprogramm-fuer-alle/zusammen-durchstarten.html>) Mittel für Hyperloop-Projekte vorgesehen?*

**Antwort:**

Im Corona-Konjunkturpaket der Bundesregierung sind keine spezifischen Mittel für Hyperloop-Projekte vorgesehen.

**Frage 6:**

*Plant die Bundesregierung eine Unterstützung des Forschungsprojektes der Hochschule Emden/Leer und der Universität Oldenburg an der alten Transrapid-Teststrecke im Emsland*

*([https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck\\_emsland/Lathen-Neues-Zuhause-fuer-Hyperloop-Forschung.hyperloop150html](https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck_emsland/Lathen-Neues-Zuhause-fuer-Hyperloop-Forschung.hyperloop150html))? Falls ja, in welchem Umfang? Falls nein, weshalb nicht?*

**Antwort:**

Nein. Entsprechende Förderanträge sind der Bundesregierung nicht bekannt.

**Frage 8:**

*Plant die Bundesregierung eigene Forschungsprojekte in Bezug auf Hyperloops und vergleichbare Technologien? Falls ja, welche? Falls nein, weshalb nicht?*

**Frage 11:**

*Wie bewertet die Bundesregierung den derzeitigen Stand der Hyperloop-Technologien relevanten Standardisierung? Gab es seitens der Bundesregierung Bemühungen um eine Vereinheitlichung von Standards im Raum der Europäischen Union oder darüber hinaus?*

**Frage 12:**

*Welche regulatorischen Hürden gibt es nach Ansicht der Bundesregierung für den Aufbau eines Hyperloop-Streckennetzes in Deutschland und der EU? Engagiert sich die Bundesregierung für einen Abbau dieser regulatorischen Hürden? Wenn ja, wie? Wenn nein, warum nicht?*

**Antwort:**

Die Fragen 8, 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Um ein einheitliches und interoperables Hyperloop-System zu entwickeln, ist ein gemeinsames europäisches Vorgehen, hinsichtlich Systemintegration, Systemsicherheit und Finanzierung sowie Standardisierung und Zertifizierung, notwendig. Das Joint Technical Committee JTC 20, welches als Teil des European Committee for Standardization (CEN) and the

European Committee for Electrotechnical Standardization (CENELEC) im Jahr 2020 aufgesetzt wurde, arbeitet u.a. an einer Definition für Methodologie und Rahmenbedingungen und Standardisierungskategorien für die Regulierung von Hyperloop Beförderungssystemen und um deren Interoperabilität und hohe Sicherheitsstandards in Europa sicherzustellen. Da es sich beim Hyperloop um eine neue Technologie handelt, welche sich im Versuchsstadium befindet, besteht die Möglichkeit im Rahmen eines Monitorings bestehende Vorschriften auf ihre Anwendbarkeit zu überprüfen.

Die Bundesregierung plant derzeit keine Forschungsprojekte in Bezug auf Hyperloop.

**Frage 9:** *Sind der Bundesregierung in Bezug auf Hyperloops und vergleichbare Technologien europäische oder internationale Forschungsvorhaben bekannt? Falls ja, welche?*

**Antwort:**

In einigen Staaten Europas, in Kanada, in den USA und in Asien laufen Aktivitäten zu Hyperloop Technologien. Eine vollständige Übersicht dieser Aktivitäten oder der Ergebnisse entsprechender Forschungsaktivitäten liegen der Bundesregierung jedoch nicht vor. Auf europäischer Ebene sind das „European Hyperloop Program“ und die „European Hyperloop Development Initiative“ bekannt. Im European Hyperloop Program ist Deutschland durch das Land Nordrhein-Westfalen und in der European Hyperloop Development Initiative durch den Freistaat Bayern vertreten.

**Frage 10:** *Strebt die Bundesregierung in Bezug auf Hyperloops und vergleichbare Technologien eine internationale oder europäische Forschungszusammenarbeit an? Falls ja, haben hierzu schon Verhandlungen stattgefunden? Falls nein, weshalb nicht?*

**Antwort:**

Unter dem Forschungsprogramm Horizont 2020 wurde mit dem Vorhaben Hypernex begonnen. Weitere Hyperloop-Forschungsaktivitäten sind Bestandteil aktueller Erörterungen der geplanten institutionalisierten Partnerschaft „Transforming the rail system“ (Shift2 Rail 2) im Kontext der Verhandlungen der Bundesregierung zum neuen Europäischen Rahmenprogramm für Forschung und Innovation Horizont Europa.

**Frage 13:** *In welchem Umfang haben, nach Kenntnis der Bundesregierung, Instandhaltungsmaßnahmen an der alten Transrapid-Teststrecke im Emsland stattgefunden und aus welchen Mitteln wurden diese finanziert (bitte für die Jahre seit 2010 nach Jahren und Maßnahmen aufgeschlüsselt angeben)?*

**Antwort:**

Instandhaltungsmaßnahmen an der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) wurden in den Jahren 2010 und 2011 aus Bundesmitteln gemäß nachfolgender Aufstellung finanziert:

Maßnahmen	Jahr	
	2010	2011
	Euro	Euro
Schwebefahrzeug	739.927	483.821
Antrieb und E-Anlagen	466.117	264.643
Betriebsleittechnik	303.927	225.791
Fahrweg	778.431	368.715

Nach erfolgter Stilllegung der TVE zum 31. Dezember 2011 ist die Anlage aufgrund gesetzlicher Bestimmungen zurückzubauen.

## Is het Europese jaar van het spoor de doorbraak van magneet zweeftreinen in Europa?



De Europese unie heeft 2021 tot jaar van het spoor bestempeld. Er zullen in dit jaar evenementen en initiatieven plaats vinden om het spoor algemeen, de bedrijven en de mensen in- en op het spoor werken onder de aandacht te brengen. Het spoor heeft volgens Stichting Freedom of Mobility een belangrijke waarde voor de mobiliteit en ziet een grotere aandeel in de totale mobiliteit in de toekomst. Alleen als het spoor/OV sector blijft vasthouden aan alleen rail/wiel systemen zal deze kans of doelstelling verzanden in technische en operationele hindernissen.

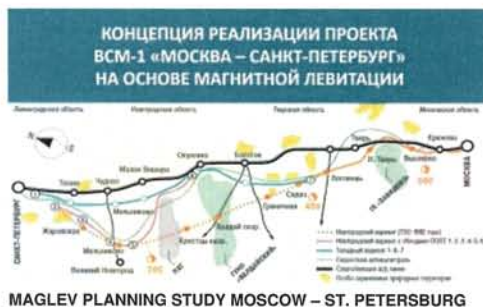
De spoorwegen zijn onderdeel van het geleide transport waar een voertuig volgens starre infra zich verplaatst. In dit geleide transport zijn grote ontwikkelingen die het spoor/OV wel die boost te kunnen geven.

Niet ERTMS (beveiligingssysteem die de seininfo op een display in een

treinvoertuig toont op basis van de eigen rijkaracteristieken van deze trein) of automatische treinen zijn een gamechanger, maar magneet zweeftreinen. Deze treinen zijn in staat op reistijden tussen steden, regio's en luchthavens sterk te verminderen met veel lagere operationele kosten en daarmee regio's en steden sociaal en economisch te betrekken.

Deze week is er ook de Railtech. Een beurs en congres voor de railsector. Helaas zijn magneet zweeftreinen geen onderwerp die grote aandacht heeft. De sector geeft hier mee aan dat de sector te conservatief is, niet vanuit visie kijken en daarmee kansen laten liggen voor de OVsector, steden, regio's en zelfs voor een land. Dat is jammer en zelfs schadelijk.

De ontwikkeling van magneet zweeftreinen staat niet stil. De wortels van magneet zweeftreinen zijn in Duitsland en Groot Brittannië, maar vooral China en Japan zien de mogelijkheden van maglev techniek. Zij passen dan ook toe. Er zijn belangrijke ontwikkelingen waarvan er enkele worden opgesomd.



MAGLEV PLANNING STUDY MOSCOW – ST. PETERSBURG

China heeft een ambitieus nationaal transport plan gepresenteerd voor de periode 202-2035. Het spoornetwerk gaat verder uitgebreid worden. Daarbij wil China ook de ontwikkeling van magneet zweeftreinen op basis van de Duitse Transrapid hogesnelheidsmaglev verder bevorderen. Deze treinen moeten met 600km/uur gaan leviteren tussen de verschillende steden. CRRC werkt hier mee samen met onder andere Thyssen Krupp Verder zal in steden in China de lowspeedmaglev verder geïmplementeerd worden. Daarbij wordt ook de TSB (Transport Systeem Bögl) van Max Bögl uitvoerig getest.

## Testbaan in Lathen



ACTIVITIES FOR THE REACTIVATION OF THE TRANSRAPID TEST FACILITY EMSLAND, GERMANY

China is bezig om de maglevtechniek verder te ontwikkelen. Daarbij wil het ook weer de testbaan in Lathen opnieuw in gebruik nemen.

Stichting Freedom of Mobility is zelf ook bezig om de magneet zweeftrein op basis van de Transrapid09 als ICmetro in Nederland te implementeren. Twee lijnen hebben de aandacht. De lijn Almere-Utrecht-Breda en de Luchthavenlijn. Ook deze stichting ziet graag dat de testbaan in Lathen weer open gaat om technische en operationele vragen te beantwoorden en het publiek weer enthousiast te maken voor deze treinen.

In Rusland onderzoekt men of er een magneet zweeftrein tussen Moskou en Sint-Petersburg kan leviteren. In dit onderzoek willen de Russische wetenschappers de magneet zweeftreinen vergelijken met de conventionele hogesnelheidstrein.

Amerika zijn er plannen voor een magneet zweeftrein tussen de steden Washington DC en Baltimore. Deze magneet zweeftrein en de bijbehorende infra zal dan op basis van de Japanse JR maglev zijn.

Elf en twaalf november is er het Internationaal Maglev congres in Changsha, China. Stichting Freedom of Mobility wil daar een presentatie houden over Maglev in Nederland. Of het daadwerkelijk doorgaat hangt af hoe de Coronapandemie zich verder ontwikkeld en hoe succesvol het vaccinatie beleid is.

Meer magneet zweeftrein nieuws kunt u vinden om de website van de International Maglev Board. U kunt zich daar ook abonneren op de nieuwsbrief.

Wetenschapsjournalist Rijkert Knoppers heeft een boek geschreven over de magneet zweeftreinen. Het is een makkelijk geschreven en toegankelijk boek en er wordt ingegaan op de geschiedenis, techniek, inpassing, projecten en kosten van magneet zweeftreinen. Dit boek is te verkrijgen bij de betere boekhandels en internetsites.

Het is niet meer de vraag of magneet zweeftreinen er komen, maar wanneer. Het is een flinke versterking en verbetering van het spoor/OV product. Nu moet alleen de spoorsector het zelf nog inzien. Het Europese jaar van het spoor is daar een mooie aanleggenheid voor.

Wouter van Gessel

Voorzitter van Stichting Freedom of Mobility.

Vertegenwoordiger van de International Maglev Board.

Vertegenwoordiger van de International Maglev Board.

Copyright foto's en video: The International Maglev Board

Berichtendienst: Wil jij op de hoogte blijven van onze laatste (nieuws)berichten? [Schrijf je dan hier in voor onze berichtendienst.](#)

*Disclaimer: Informatie op deze website is met grote zorgvuldigheid samengesteld. Treinennieuws stelt zich niet aansprakelijk voor ontstane schade en verliezen door beslissingen gebaseerd op de gepubliceerde informatie.*

# Noordhollands Dagblad



SCHRIJVER

## Dirk Doeves overleden

'Dirkie de Zaankanter', een **optimist** met oog voor ellende, is niet meer. De schrijver en graag geziene spreker is 86 jaar geworden.

→ regio 2

AMSTERDAM 'VOL'

## Zwangere moet voor bevalling naar ZMC

→ regio 3

woensdag 10 augustus 2021

Regio 7

INTERVIEW Wouter van Gessel: 'We lijden aan auto-obesitas'

# 250 kilometer fietsen om verstofte trein te redden

Als het aan Wouter van Gessel (50) ligt, verandert de manier waarop we reizen en transporteren radicaal. Liever gisteren dan vandaag. Om aandacht te krijgen voor zijn missie fietst hij volgende week 250 kilometer naar het Duitse Lathen, waar een magneetzweeftrein staat te verstoffen. „We lijden aan auto-obesitas.”

Virginia Groenendijk

**Zaandijk** ■ Het is een ambitieus plan, onmogelijk misschien, maar dat schrijft Van Gessel niet af. Hij heeft een roeping: de autobril moet af. Ons transport moet groener, efficiënter en fijnmaziger, vindt de machinist en treinfan uit Zaandijk.

„We denken veel te veel vanuit de auto, we lijden aan auto-obesitas. En dat is begrijpelijk, want de auto geeft je enorm veel vrijheid, maar het is een beperkt vervoermiddel. De auto vervuult, verstopt en de kloof tussen randstad en provincie wordt er niet mee gedicht. Het klinkt radicaal, maar metropolen zijn de keizerrijken van de toekomst. Als je niet goed verbonden bent, tel je niet meer mee.”

### Zweeftmagneettrein

En dus moet Nederland massaal inzetten op de zweeftmagneettrein, vindt hij. „Die haalt snelheden tot wel 500 kilometer per uur. Dan ben je in 8 minuten van Amsterdam in Alkmaar en met 15 minuten in Den Helder”, zegt Wouter met twee modelmagneetzweeftreinen voor zich op de eettafel.

Van Gessel richtte in 2010 Stichting Freedom of Mobility (FroM) op, die als doel heeft om een visie uit te dragen over toekomstige mobiliteit. Daarnaast vertegenwoordigt hij de Maglev Bond, een wetenschappelijke non-profitorganisatie van wetenschappers, experts en burgerbewegingen, die zich bezighoudt met ontwikkelingen op het gebied van transport.

Het hele leven van Van Gessel staat in het teken van mobiliteit. Naast zijn werk als machinist besteedt hij zeker twee tot drie uur per dag aan Stichting FroM, vliegt maandelijks als hobbypiloot over Nederland en heeft daarnaast zijn miniatuurtreinen, inmiddels een collectie van zo'n 75 exemplaren.

### Postcode Loterij-fiets

Als liefhebber vindt het moeilijk te verkopen dat er niet over de grens in het Duitse Lathen een magneetzweeftrein staat te verstoffen. Die is nooit verder gekomen dan het testtraject en verkeert in verwaarloosde staat.

99 Met magneettrein ben je in acht minuten van Amsterdam in Alkmaar en met vijftien minuten in Den Helder

Om de trein weer in goede doelen te krijgen, vraagt hij mensen om hem te sponsoren als hij dinsdag 24 augustus 250 kilometer van Zaandijk naar Lathen fietst, op een Postcode Loterij-fiets die zijn moeder ooit won. Een tocht van zestien of zeventien uur waarvoor hij om 3.00 's nachts vertrekt. Voor het opknappen van het beoogde treindeel alleen al is 40.000 euro nodig, schart hij. En als dat al zou lukken, is er niet eens een baan waarop de trein kan rijden (magnetiesch leviteren). Is dit niet een onmogelijk plan? „Ik ben niet met je eens dat het vrij groots



De vervallen magneetzweeftrein.

FOTO: DAVID HARDER

klinkt. Het is een ludieke actie, bedoeld om de boel weer in beweging te krijgen.”

### Radicaal

Tegelijkertijd is hij serieus met zijn missie. „Radicale plannen krijg je er niet zomaar doorheen, maar ik heb ook geen haast. Dit is een project van de lange adem. Zonder deze factsactie had ik nu geen aandacht gekregen van de krant, en wie weet waar dat allemaal toe kan leiden. Elke boom begint met een zaadje.”

Dit is zijn manier om zijn verantwoordelijkheid te nemen voor

de grote vraagstukken waar Nederland voor staat, legt hij uit. „Ik zou ook lekker kunnen Facebooken elke avond en op zondag voetbal kijken. Maar dan gebeurt er niks. Het is ook te makkelijk om naar anderen te wijzen dat zij iets fout doen. Je moet zelf in beweging komen.”

### Met de auto

De vier andere leden van Stichting FroM reizen Wouter een dag later na om hem een hart onder de riem te steken en om de magneettrein te bekijken. Ze komen alleen wel met de auto.

## Doneren

Er kan gedoneerd worden op de rekening van Stichting Freedom of Mobility IBAN: NL63RABO03149032 onder vermelding van 'visie stichting/froM of 'donatie Transrapid 07'. Stichting Freedom of Mobility heeft een ANBI-status (Algemeen Nut Beoogende Instellingen). De fietstocht begint op 24 augustus rond 3.00 uur in de Parkstraat in Zaandijk en gaat via Gostraan en Amsterdam-Noord naar Almere, Zwolle, Emmen met als eindbestemming het testcentrum in Lathen in Duitsland. De aankomst is ongeveer tussen 19.00 uur en 20.00 uur. Bij slecht weer wordt uitgeweken naar een andere datum.



Stichting Freedom of Mobility, IBAN: NL63RABO0131149032, BIC: RABONL2U

Vor 50 Jahren: am 11.10.1971 wurde der Transrapid 02 einem internationalen Publikum gezeigt  
Originaltext-Freigabe: Der Fidibus Papenburg vom 01.12.2016 / Internet: <http://fidibus-papenburg.de/?p=1669>

## Der Transrapid

### Die Geschichte einer faszinierenden Technik

von Dieter Modersohn

Der Betrieb auf der Versuchsstrecke im Emsland ist seit 2011 endgültig eingestellt und der letzte Versuchsträger, der Transrapid 09 wurde von der VEBEG zum Verkauf ausgeschrieben.

Die örtlichen Presseorgane berichteten ausführlich über den Stand der Auktion. Auch die Samtgemeinde Lathen bot mit, weil sie seit Jahrzehnten als Standort der Versuchsstrecke gedient hat und den Transrapid erhalten will.

Am 24.10.16 schrieb die örtliche Zeitung: „Auch Fleischwarenfirma will den Transrapid ersteigern“.

Die Gründe seien familiärer Natur hieß es weiter.

Gerade die Transrapidkonstruktoren der Anfangsjahre wissen, dass die Magnetschwebetechnik von Dipl. - Ing Hermann Kemper erfunden und vor 82 Jahren am 14. August 1934 zum Patent angemeldet wurde.

Die Erkenntnis, dass aber dessen Vater der Gründer einer renommierten Fleischwarenfabrik in Niedersachsen war, ist dem besagten Zeitungs-Artikel zu verdanken.

Zur Anwendung kam diese Technik damals für Fahrzeuge nicht, weil unter anderem die Bauteile für die Regel-Technik nicht weit genug fortgeschritten waren, d. h. sie reagierten nicht schnell genug.

Als sich das Ende der 1960er Jahre änderte, gründete das Bundesministerium für Verkehr 1969 die Hochgeschwindigkeits-Schwebbahn Studie, kurz HSB-Studie genannt.

Der bekannte Lokomotivenhersteller Krauss-Maffei in München war einer der ersten, der die Magnetschwebetechnik für Geschwindigkeitsbereiche nutz-

bar machen wollte, bei denen – zumindest damals – die Rad-Schiene-Technik nicht mithalten konnte.

Damit befand er sich in direkter Konkurrenz mit der Ottobrunner Flugzeug-Firma MBB, die ebenfalls auf diesem Gebiet Forschungen betrieb.

Diese beiden Firmen waren es auch, die fast zeitgleich Magnet-Schwebefahrzeuge bauten und testeten.

Die Bezeichnung „Transrapid“ ist eine reine Krauss-Maffei Erfindung, die heute noch als Synonym für die deutsche Magnetschwebetechnik steht.

Der Transrapid 01 war ein ca. ein Meter langes und ca. 35 cm breites Funktionsmodell.

Es war seit 1969 im Einsatz und wurde im altherwürdigen Direktionsgebäude von Krauss-Maffei interessiert und fachkundigen Besuchern als Anschauungsobjekt für die Magnetschwebetechnik vorgeführt.

Als nächsten Schritt beschloss man bei Krauss-Maffei nunmehr ein Fahrzeug in Originalgröße zu bauen, welches auf einer Teststrecke als Versuchsträger dienen und auch Personen befördern sollte. Gleichzeitig wurde ein Luftkissenfahrzeug gebaut, um die Überlegenheit der Magnetschwebetechnik gegenüber allen anderen Konzepten - also nicht nur gegenüber dem Rad-Schiene-System zu demonstrieren.

Dazu wurde eine sog. „Bivalente Trasse“ konzipiert, d. h. es wurde eine geschlossene Betonfahrbahn in „T-Form“ gebaut, auf der auch ein Luftkissenfahrzeug fahren konnte.

Der Autor Dieter Modersohn war seinerzeit bei der Firma Krauss Maffei an der Konstruktion des Transrapid beteiligt.

Es ging dabei ausschließlich um die Gegenüberstellung der Schwebetechniken, hier Luftkissen, da Magnet-Technik.

Ansonsten waren beide Fahrzeuge gleich hinsichtlich Antrieb und Stromübertragung.

Die Strecke war ca. 960 m lang. Mehr war auf dem Krauss-Maffei-Gelände in München-Allach nicht möglich, dahinter lagen Privatgrundstücke.



Blick aus dem Führerstand des Transrapid 02 auf die „Bivalente Trasse“. Foto Krauss-Maffei

Im Oktober 1971 sollte in München eine „Welt-Eisenbahner-Konferenz“ stattfinden, bei der alle führenden Vertreter von internationalen Eisenbahngesellschaften in anwesend sein würden – ein perfekter Rahmen für die Präsentation der Magnetschwebetechnik von Krauss-Maffei.

Die Zielsetzung der Geschäftsführung war somit klar vorgegeben.

Bis Oktober 1971 muss das Krauss-Maffei Magnetschwebefahrzeug, der Transrapid 02 fahren, koste es was es wolle!

Das heißt, ca. 150 Ingenieure, Techniker und technische Zeichner mussten in einem Zeitraum, in welchem kein Automobilhersteller der Welt in der Lage war ein neues Modell zu bauen, ein Fahrzeug entwickeln, welches es vorher so noch nie gegeben hatte, mit einer völlig uner-

forschten neuen Technik, bei der es keinerlei Anhaltswerte oder Erfahrungen gab.

Und parallel dazu sollte auch noch der Transrapid 03, das Luftkissenfahrzeug konzipiert und gebaut werden, mit dem die ansonsten mit Eisenbahnkonstruktionen beschäftigten Ingenieure ebenfalls keine Erfahrungen hatten - ein eigentlich fast aussichtsloses Unterfangen.

Von Kleinigkeiten, wie der Trassenfertigung mit allen Schwierigkeiten bei den verschiedensten Materialien und ihren Problemen, beispielsweise bei der Ausdehnung bei unterschiedlichen Temperaturen, gar nicht zu reden.

Aber das Team war jung, fachkundig und unglaublich motiviert.

Zudem standen ihm die besten Abteilungen des Hauses hinsichtlich Planung, Beschaffung, Fertigung, etc. zur Verfügung.

Es gab kaum finanzielle oder firmeninterne organisatorische Beschränkungen, ein Traum für jeden Konstrukteur.

Es gab nur eine Priorität: im Oktober 1971 muss das Fahrzeug funktionsfähig sein, egal wie!

Und das war es auch!

Vor 45 Jahren, am 11. Oktober 1971 schwebte der Transrapid 02 an den Ehrengästen auf der Besuchertribüne vorbei, unter den Augen des ersten und parteilosen Ministers für Bildung und Wissenschaft, Prof. Hans Leussink und zahlreichen Vertretern der internationalen Eisenbahngesellschaften.

Ein Riesenerfolg!

Die Presse erging sich in Superlativen.

Ein neues Zeitalter sei angebrochen.

Das glaubten damals auch alle Augenzeugen gern.



Der Transrapid 02 auf der Teststrecke. Die in der Mitte befindliche, senkrechte Schiene dient dem Antrieb durch den Linear-Motor. Foto Krauss-Maffei

Inzwischen steht der Transrapid 01 im Deutschen Museum in München, der Transrapid 02 bei Krauss-Maffei und der Transrapid 03 wurde verschrottet. Das hat er eigentlich nicht verdient, weil er erstaunlich gut funktioniert hat.

Im Jahr 1973 wurde der Transrapid 04 in Betrieb genommen, auf einer ca. 2,5 km langen Teststrecke von München-Allach bis München-Moosach.

Das Problem des Transrapid 02 war ja die eingangs erwähnte kurze Strecke von knapp einem Kilometer.

Um am Streckenende nicht in einem privaten Grundstück zu „landen“, musste man spätestens nach der ersten Streckenhälfte wieder bremsen.

Somit waren max. 160 km/h möglich.

Für die Erprobung eines Fahrzeugkonzeptes, welches einmal 500 km/h erreichen sollte natürlich viel zu wenig.

Also wurde eine neue Strecke außerhalb des Krauss-Maffei Geländes gebaut, was zunächst auf erheblichen Widerstand der Grundstückseigner stieß.

Erschwerend kam hinzu, dass sich auf diesem Gelände nach dem Krieg eine große Anzahl von „Häuslebauern“ niedergelassen hatte, deren Bauten in keinem Katasterplan erfasst waren.

Parallel zu der Transrapidbaureihe betrieb Krauss-Maffei auch das sog. „Transurbahnkonzept“, welches als in-

nerstädtisches Verkehrssystem erstmals bei der Weltausstellung in Toronto zum Einsatz kommen sollte.

Ende 1974 wurden seitens der beteiligten Ministerien jedoch die Mittel für das Transurban - Projekt kurzfristig gestrichen, was eine Einstellung dieses Konzepts und die Entlassung der damit beauftragten Mitarbeiter zur Folge hatte.

Das erfolgreiche und hoch motivierte Magnetschwebeteam von Krauss-Maffei wurde dadurch getrennt und nachhaltig beeinträchtigt, was langfristig zur Einschränkung der entsprechenden Aktivitäten bei Krauss-Maffei geführt hat.

Im Jahr 1978 wurde das Konsortium Magnetschwebebahn Transrapid gegründet und der Bau einer Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) beschlossen. Diese Strecke wurde von 1980 bis 1983 gebaut.

Auf ihr erzielten die Transrapid 06 bis 09 etliche Geschwindigkeitsrekorde.



Der letzte Transrapid 09 auf der TVE bei Lathen. Foto Wikipedia

Es gibt eine Fülle von Gründen, die zur Einstellung des Projekts geführt haben. Nicht zuletzt die Fortschritte der Rad-Schiene-Technik und die extrem hohen Streckenkosten des Transrapids mögen ursächlich gewesen sein, das traurige Unglück vor zehn Jahren aber sicher nicht.

JUNGFERNFAHRT VOR 45 JAHREN

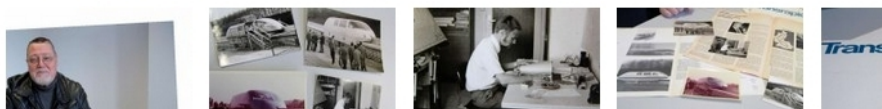
29.12.2016, 18:04 Uhr

# Aschendorfer einst an Transrapid-Entwicklung beteiligt

Von Maïke Plaggenborg



Heute ist Dieter Modersohn 72 und denkt noch gerne an seine goldenen Konstruktorszeiten mit 27 zurück. Foto: Maïke Plaggenborg



Aschendorf. 27 Jahre alt ist Dieter Modersohn, als er mithilft, den Transrapid 02 beim Münchener Hersteller Krauss-Maffei auf die Bahn zu bringen. Er gehört damals zum Konstrukteur-Team und blickt heute mit 72 auf für ihn goldene Zeiten zurück.

## Baerbocks Egozentriertheit

Zu dem Gespräch über das Buch von Annalena Baerbock („Buch von Annalena Baerbock. Vielleicht wäre es ein Anfang, wenn sie selber liest, worüber sie schreibt“ von Jürgen Zenthöfer, F.A.Z. vom 10. Juli): Danke für das ruhige, klärende Interview. Beim Lesen kam mir in den Sinn, wie mein Doktorvater Dr.-Ing. habil. Goerd Peschken bei einer Diskussion erklärte, dass durch Zitieren beide Beteiligten gewürdigt würden, der Zitierte für seine weiterführenden Gedanken und der Zitierer für seine Wertschätzung und das Erkennen ihrer Bedeutung.

Dass nun Ersterer von Annalena Baerbock gar nicht genannt wurde, lässt meines Erachtens auch eine gewisse Egozentriertheit erkennen. Allerdings bin ich etwas verwundert, in welchem Zusammenhang Sie die Bezeichnung „Quelle“ verwenden. Ich habe gelernt, dass Quellen, wie aus dem Berg strömende Wässer tauf

und unbearbeitet, als Primärliteratur anzusehen sind. Eine weitere Bearbeitung macht sie danach zu Sekundärliteratur.

Ich kann nicht ausschließen, dass das in Rede stehende Druckwerk irgendwo versteckt eine Quelle enthält, aber bei dem, was ich der Presse entnehme, kann es sich höchstens um sekundäre Literatur handeln.

**WULF H. RUMPEL,  
TOSTEDT AM TOBERBUSCH**

**Von den vielen Zuschriften,** die uns täglich insbesondere auch wegen der Coronavirus-Krise erreichen und die uns wertvolle Anregungen für unsere Arbeit geben, können wir nur einen kleinen Teil veröffentlichen. Dabei kommt es nicht darauf an, ob sie Kritik oder Zustimmung enthalten. Oft müssen wir kürzen, denn möglichst viele Leser sollen zu Wort kommen. Wir lesen alle Briefe sorgfältig und beachten sie, auch wenn wir sie nicht beantworten können.

Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 20.07.2021

Die ersten Gedanken zur Ausgangserfindung für eine magnetisch schwebende Bahn kamen dem Diplomingenieur Hermann Kemper schon um 1922. Nach drei ersten diesbezüglichen Patenterteilungen wurde von ihm im August 1938 ein weiteres unter dem simplen Titel „Schwebbahn“ angemeldet, das am 8. Mai 1941 vom deutschen Reichspatentamt erteilt und bekanntgemacht wurde. Auf diesem Patent beruhen praktisch alle Entwicklungen von Magnetschwebbahnen, die bis heute weltweit durchgeführt wurden.

Mit ihm ging es Kemper nicht nur um räderloses Fahren, sondern auch um einen Fahrbetrieb in einer dichten Röhre mit rundem Querschnitt, in der die Luft stark verdünnt wird, um den Luftwiderstand zu reduzieren. Er schlägt das Einfüllen von Wasserstoff vor, wodurch bei gleichem Druck der Widerstand um das bis zu Zehnfache verringert werden kann. Kemper dachte an eine „Rohrbahn“, ähnlich wie eine Rohrpost, für Geschwindigkeiten bis zu 1500 Kilometern in der Stunde.

Der Zweite Weltkrieg unterbrach seine Arbeiten. Fast dreißig Jahre vergingen, da traf Kemper 1966 während eines Kuraufenthaltes in Bad Wörishofen auf Ludwig Bölkow, den Gründer des Flugzeugherstellers Bölkow GmbH, der 1969 Teil von Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) wurde. Nun ging es weiter.

Zwar wurde die Idee der Rohrbahn nicht weiter verfolgt, denn die wichtigen Fragen, bei welcher Geschwindigkeit die Schallmauer in verdünnter und mit Wasserstoff aufgefüllter Luft durchbrochen wird, wie sich das auswirkt und wie gefährlich das ist, konnten bis heute nicht geklärt werden. Dafür gab es aber inzwischen eine weiter entwickelte Leistungselektronik und vor allem Computer, mit deren Hilfe eine Umsetzung der ersten Ideen Kempers zu der in Deutschland entwickelten Schwebbahn Transrapid möglich war.

#### Minister Leber war begeistert

Ab 1970 baute die Firma Messerschmitt-Bölkow-Blohm in München das erste Funktionsmodell einer Schwebbahn-Teststrecke, die Kemper noch erleben konnte. Am 6. Mai 1971 stellte MBB auf dem Werksgelände in Otobrunn den ersten Prototypen einer Magnetschwebbahn (Maglev, Magnetic Levitation Train) zur Personenbeförderung vor. Besonders der damalige Bundesverkehrsminister, Georg Leber, war begeistert. Der Sozialdemokrat förderte das Vorhaben und verlieh Kemper 1972 als dem „Nestor des elektromagnetischen Schwebens“ das Große Bundesverdienstkreuz.

Ein wichtiges Argument für die Absichten, neben den schon bestehenden Verkehrsgeräten Schiff, Eisenbahn, Automobil und Flugzeug ein weiteres in Schwebetechnik einzuführen, war und ist besonders heute das Füllen einer Nische, nämlich der zwischen einer immer noch und sicher auch weiterhin gültigen oberen Grenze für eine wirtschaftliche und ökologisch vertretbare Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnen von zirka 300 Kilometern in der Stunde und den wirtschaftlichsten Fluggeschwindigkeiten oberhalb von rund 800 Kilometern pro Stunde. Man dachte zunächst vor allem an „Schwebegeschwindigkeiten“ ab 300 bis 600 Kilometer pro Stunde, also Hochgeschwindigkeiten, selbst bei kurzen Verbindungs- beziehungsweise Zubringerstrecken wie in Shanghai und in München. Diese Vorgabe ist aber inzwischen aufgegeben, seit Ressourcenschonung allerhöchste Priorität hat und man weiß, dass unter allen Verkehrssystemen bei der Magnetbahn mit Abstand am meisten Energie gespart und die Umwelt am wenigsten geschädigt wird.

Ein weiteres kommt hinzu: der enorme Materialverschleiß im Eisenbahnbetrieb, speziell an Rädern und Schienen. Er



1974 auf der 930 Meter langen Versuchsstrecke: Erstes Magnetschwebefahrzeug von MBB

Foto: Techniker

#### TRANSRAPID-VORLÄUFER

## Lückenfüller zwischen Eisenbahn und Flugzeug

Vor 50 Jahren stellte Messerschmitt-Bölkow-Blohm den ersten Prototypen einer Magnetschwebbahn zur Personenbeförderung vor. 30 Jahre zuvor hatte Hermann Kemper ein Patent auf seine „Schwebbahn“ erhalten

ist zwar grundsätzlich bekannt, wurde bisher jedoch eigentlich immer verharmlost beziehungsweise verdrängt. Allein der Stahlabbrieb an den Laufflächen der Eisenbahnräder ist gewaltig. Ein einziges fabrikneues Rad eines ICE-Zuges zum Beispiel verliert bis zu seiner Ausmusterung, das heißt bis zum Erreichen der Verschleißgrenze nach zwei bis drei Jahren, etwa 66 Kilogramm Stahl. Bei einem ganzen ICE-Zug mit 14 Waggons sind das ungefähr 7,4 Tonnen abgeschrubberter Stahl, der als Pulver auf das Gleisbett fällt und als Rost die Gleise braun färbt oder einfach verweht. Betrachtet man nur die rund 260 ICE-Züge in Europa, die schon 2008 eine tägliche Verkehrsleistung von mehr als 300.000 Kilometern erbrachten, dann sind das 443 Tonnen Stahl in zwei bis drei Jahren. Alle anderen Züge in Europa sind dabei noch gar nicht berücksichtigt. Vom Abrieb an den Schienenköpfen in fast gleich großer Menge ist hier auch noch nicht einmal die Rede.

Beim abgebildeten Prototypen von 1971 wurde die elektromagnetische Energie zum Antrieb über die mittig angeordnete Schiene übertragen, die Seitenführung erfolgte über die Schienen an beiden Rändern des Fahrzeugs. Der Prototyp hat bis heute verschiedene Änderungen an Fahrzeug und Fahrweg erlebt. Beim deutschen Transrapid werden sowohl Antrieb als auch Führung über elektromagnetische Statoren an den Seitenrändern der Fahrwegplatten erledigt. Dabei umfasst der Fahrzeug-Unterbau die Platten, was ein entgleisungssicheres Fahren sicherstellt.

Ohne hier auf alle neuen zwischenzeitlichen Entwicklungen einzugehen, sei hervorgehoben, dass eine Nutzung der Schwebetechnik für den Güterverkehr speziell in Europa eine vorrangige Bedeu-

tung erlangen wird. Im Vordergrund steht dabei der Gütertransport von den mittlerweile dominierenden Containern, die auf riesigen Frachtschiffen über die Weltmeere befördert werden. Dabei gibt es bereits Probleme wegen zu großen Tiefgangs dieser Schiffe, nicht direkt an den Kaimauern der Häfen anlegen zu können. In Deutschland geht das bisher mit vollbeladenen Schiffen nur in Wilhelmshaven. Und dort kommt ein neues Transportproblem hinzu, die Anbindung an das Hinterland. Bahnverkehr ist zwar möglich, bietet aber keine ausreichenden Kapazitäten. Hinzu kommt, dass in der Regel schon für einen Zwischentransport Lastkraftwagen ge-

len durch Tiefladestelle für das Aufsetzen und Befestigen von Containern ersetzt zu werden, die Antriebs- und Steuerungstechnik bleibt weitestgehend unverändert. Die notwendigen Konstruktionen sind inzwischen verfügbar.

Es müssen zwar neue Fahrwege gebaut werden, was aber schon geplant ist und nur umgesetzt zu werden braucht. Die Vorteile der Schwebetechnik, vor allem wenn der aufgeständerte Fahrweg die Regel ist, bleiben erhalten: Der Bodenerwerb ist bei in Abständen zu setzenden Pfeilerfundamenten kostengünstiger als bei durchgehenden Strecken; der Fahrweg kann meistens ohne besondere Brückenkonstruktionen über Hindernisse hinweg geführt werden; höhengleiche Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen und Kollisionen werden vermieden; eine landwirtschaftliche und betriebliche Nutzung des Bodens unter der Strecke ist weiterhin möglich; bei Dauerfrost sowie großen und lange liegenden Schneemengen ist die Schneeräumung leichter; aufgeständerte Fahrbahnen bilden keine ökologischen Trennungen wie ebenerdige Autobahnen, Schienenwege und Wasserwege, da Tiere unter den Fahrwegen hindurch wandern können. Letzteres tun sie auch unbeeinträchtigt, wie man aus Erfahrungen unter der Teststrecke im Emsland weiß.

Wenn der politische Wille für eine Umsetzung da ist, könnte sofort losgelegt werden. Es ist allerdings wohl eine Jahrhundertaufgabe, die in den nächsten 50 Jahren das Verkehrsgeschehen aber in fast jeder Hinsicht entspannen kann - weltweit.

#### Energiesparend und umweltschonend

braucht werden. Überhaupt findet der Containertransport grundsätzlich direkt mittels Verladebrücken an den Kaimauern über Straßenverkehr in das Binnenland und das östliche Ausland statt, und zwar hin und her. Was das bedeutet, kann man täglich auf Deutschlands Straßen erleben. Die deutschen Autobahnen sind die Überland-Magistralen Europas geworden und völlig überlastet.

#### Eine Idee mit Potential

Die Magnetschwebetechnik bietet sich vorteilhaft als Verkehrslösung an, sie kann die Autobahnen entlasten. Bei den gegenwärtig infrage kommenden Schwebefahrzeugen brauchen nur die Fahrgastzel-

© Prof. Dr. Hermann Flessner ist Mitglied des Internationalen Magnetbahn-Verbandes International Maglev Board (IMB).

P.A.Z. 17/2021 vom 30.04.2021

## ***Machbarkeitsstudie zum Einsatz alternativer Verkehrssysteme im spurgeführten ÖPNV was gut und neu ist***

Ein Kurzbericht von Matthias Latteyer, Hamburg

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde die Machbarkeitsstudie über die Anwendungsmöglichkeiten am 5. Dezember 2021 veröffentlicht.

Hierbei wurden die Grundlagen für den Systemvergleich des Transport System Bögl (TSB) mit anderen Transport- und Verkehrssystemen (Straßenbahn, U-Bahn und S-Bahn) in technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht erfasst und detailliert untersucht.

Seine technische, wirtschaftliche und rechtliche Umsetzbarkeit und gegebenenfalls Vorteile gegenüber anderen spurgeführten Verkehrssystemen wurden in der Studie untersucht. Hierüber gebe ich eine Zusammenfassung:

Das TSB ist ein völlig neues spurgeführtes Verkehrssystem, das sich, mit Ausnahme des Schwebepinzips, auch vom Transrapid deutlich unterscheidet. Untersucht wurden in der Studie u.a. die Leistungsfähigkeit, Erweiterbarkeit, der Trassenbedarf, die Bau- und Unterhaltungskosten, die Emissionen, Anwendungsmöglichkeiten, Förderfähigkeit.

Die Regelbauausführung beim TSB ist die aufgeständerte Bauweise (d.h. als Hochbahn), was vielfältige Möglichkeiten gibt einen neuen Fahrweg städtebaulich verträglich zu gestalten. Diese Bauweise hat einen sehr positiven Einfluss auf den Flächenverbrauch und reduziert ebenfalls die Unfallfolgen.

Die Fahrwegkosten (20–25 Mio. €/Strecken-km) liegen etwas über den Kosten der Straßenbahn und der laufende Kapaldienst und die Unterhaltskosten für Infrastruktur und Betrieb sind etwa mit den Kosten einer Straßenbahn vergleichbar. Die Betriebskosten einer S-Bahn oder gar U-Bahn sind hier wesentlich höher. Die Leistungsfähigkeit des TSB ist mit der S-Bahn zu vergleichen, zumal eine dichtere Fahrzeugfolgezeit (Takt) und ein fahrerlosen Betrieb möglich sind. Verkehrsbedingte Unfallfolgen und Verspätungen sind wegen der Trassenführung im Hochbau so gut wie ausgeschlossen. Aufgrund der Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h kann das TSB auch auf längeren Strecken mit größeren Haltestellenabständen eingesetzt werden.

Die Fertigbauweise erlaubt eine schnelle Umsetzung von Maßnahmen, da nur punktuell Stützen errichtet und keine linienförmig mit dem Bestandsgelände verbundene Infrastruktur hergestellt werden muss. Ebenfalls positiv zu erwähnen ist, dass nur geringe Anforderungen des TSB an die topografischen Rahmenbedingungen gestellt werden, weil Kurvenradien oder Höhenunterschiede machbar sind.

Die geringe Trassenbreite und punktuelle Anordnung von Stützen erfordert signifikant weniger Vorarbeit im Untergrund. Zudem sind erheblich weniger Baustellen Einrichtungen und Flächenvorhalte zu berücksichtigen, da der Fahrweg überwiegend im Werk hergestellt wird. Systembedingt sind keine zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die in urbanen Räumen eine sonst erhebliche Größenordnung erreichen. Aufgrund des emissionsarmen Betriebs können die Flächen unterhalb der aufgeständerten Fahrbahn sinnvoll und stadtbildförderlich genutzt werden als Rad- und Fußweg, für Geschäfte, Markt- oder Spielplatz etc. Ebenso ist der Fahrweg im Mittelstreifen einer mehrspurigen Schnellstraße machbar.

Aus Sicht der mitreisenden Personen hat die Reisegeschwindigkeit, Fahrzeugfolge (Takt), der Haltestellenabstand, die Erreichbarkeit und Reichweite; die Verlässlichkeit, der Komfort wie auch die Barrierefreiheit wesentlichen Einfluss auf die Akzeptanz.

Eine Förderfähigkeit wird aufgrund der zu erwartenden hohen Kosten bei einem Neubau von Verkehrswegen durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) möglich, wenn die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen ist. Allerdings gehört das TSB der Kategorie „Magnetschwebbahn“, an und damit im engeren Sinn nicht zum ÖPNV; weshalb diese als „Bahn mit besonderer Bauart“ in das GVFG aufzunehmen ist....

Das wäre im Ergebnis dieser Studie, die ja die grundsätzliche Eignung als ÖPNV Verkehrsmittel prüfen sollte, angemessen. Dem stehen weder technischen, planerischen noch inhaltlichen Aspekte im Wege. Zu erwähnen ist abschließend, dass die Max Bögl Firmengruppe, bekannt durch Hoch und Tiefbau, als Hersteller und Entwickler dieses Systems, gute Erfahrung hat. weitere Infos im WEB: [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de) + Suchbegriff: TSB

Schleswig-Holstein  
Der echte Norden



Schleswig-Holstein  
Ministerium für Wirtschaft,  
Verkehr, Arbeit, Technologie  
und Tourismus

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie  
und Tourismus | Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Herrn  
Horst Severin  
Per email: [horst.severin@t-online.de](mailto:horst.severin@t-online.de)

Ihr Zeichen: /  
Ihre Nachricht vom: /  
Mein Zeichen: VII 454 / VII PG FBQ 4 - 3553/2022  
Meine Nachricht vom: /

Silja Fieblinger  
[Silja.Fieblinger@wimi.landsh.de](mailto:Silja.Fieblinger@wimi.landsh.de)  
+49 431 988-4689  
+49 431-988-6-174689

### Magnetschwebebahn

Sehr geehrter Herr Severin,

28. Januar 2022

vielen Dank für Ihr Interesse an der Magnetschwebebahn. Minister Dr. Buchholz hat mich gebeten, Ihnen zu antworten, was ich hiermit sehr gerne tue. Sie haben recht – neue Technologien braucht das Land. Daher haben wir uns, wie Sie wissen, die Magnetschwebebahn von Max Bögl genau vorstellen lassen. Darüber hinaus haben wir im Juni 2021 einen Ideenwettbewerb veranstaltet, um Timmendorfer Strand und die Lübecker Bucht innovativ durch den Nahverkehr für die Zukunft anzubinden. Im Besonderen Hochschulen und Planungsbüros unter Beteiligung der Öffentlichkeit waren aufgefordert, Ideen zu entwickeln. Die Ergebnisse der Veranstaltung finden Sie hier:

[https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2021/06/NAH.SH\\_DialogforumFBQ2021-06-24.pdf](https://www.fehmarnbelt-dialogforum.de/wp-content/uploads/2021/06/NAH.SH_DialogforumFBQ2021-06-24.pdf)

Ob eine Magnetschwebebahn Einzug in die Lübecker Bucht erhält, ist zwar unwahrscheinlich. Doch wird voraussichtlich noch in diesem Jahr eine Machbarkeitsstudie für den Nahverkehr der Zukunft in der Lübecker Bucht beauftragt werden, in der möglichen Optionen Rechnung getragen wird.

Da das Land neuen Technologien gegenüber selbstverständlich aufgeschlossen ist, haben wir weitere mögliche Einsatzgebiete für eine Magnetschwebebahn geprüft. Wir haben eine Anbindung des Hamburger Flughafens nach Norderstedt, eine Verbindung zwischen Mümmelmannsberg und Glinde und die Strecke Hamburg-Geesthacht diskutiert.

Dienstgebäude: Düstembrooker Weg 94, 24105 Kiel | Telefon 0431 988-4760 | Telefax 0431 988-4700 | [empfang@wimi.landsh.de](mailto:empfang@wimi.landsh.de) |  
De-Mail: [poststelle@wimi.landsh.de-mail.de](mailto:poststelle@wimi.landsh.de-mail.de) | <https://schleswig-holstein.de/wirtschaftsministerium> | Buslinien 41, 42 |  
E-Mail-Adressen: Kein Zugang für verschlüsselte Dokumente.

Trotz aller Aufgeschlossenheit innovativen Techniken gegenüber bleibt die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Wir werden die Möglichkeiten, eine Magnetschwebebahn einzusetzen weiter beobachten. In absehbarer Zeit ist keine Umsetzung der Böglbahn vorgesehen, trotz vieler guter Gründe, die dafür sprechen, so überwiegt zurzeit das Argument, dass ein sinnvoller Einsatz überzeugend dargestellt werden muss, was bisher nicht gelang. Mit freundlichen Grüßen

Silja Fieblinger

## Unsere Jahreshefte als eBook



Im Jahr 2021 liegen 17 Ausgaben unserer Jahreshefte als Digitalausgabe aus den Jahren 2004 bis 2020 im PDF-Format vor, ggf. wurden bedauerliche Fehler in der Print-Version nach Offenbarung berichtigt.<sup>12</sup>

Sie können hier kostenlos heruntergeladen werden:

[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2020.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2020.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2019.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2019.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2018.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2018.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2017.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2017.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2016.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2016.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2015.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2015.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2014.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2014.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2013.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2013.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2012.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2012.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2011.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2011.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2010.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2010.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2009.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2009.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2008.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2008.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2007.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2007.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2006.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2006.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2005.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2005.pdf)  
[www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft\\_2004.pdf](http://www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2004.pdf)

Die Ausgaben sind für den nichtkommerziellen, privaten Gebrauch freigegeben.



## Nichtkommerzielle Informationen über Magnetschwebbahnen



Magnetschwebbahn-Nachrichtenseite von David Harder

[magnetbahn.org](http://magnetbahn.org)

Ausgaben des Magazins „Transrapid Monthly“ von Tytus Dunin  
[transrapidmonthly.weebly.com/issues.html](http://transrapidmonthly.weebly.com/issues.html)

(in englisch, die beiden Ausgaben 04 und 05 enthalten Hinweise auf unser Transrapid-3D-Video)



Homepage des International Maglev Board

[www.maglevboard.net](http://www.maglevboard.net)

Ausgewählte GFM-Videos auf Vimeo

[vimeo.com/user118487765](http://vimeo.com/user118487765)



<sup>12</sup> Siehe Jahresheft 2010, S.71 ("Transrapid-Befürworter trafen sich in Lathen"), bzgl. Siegfried Macheleidt

# Der tut nur, was er will ...



Dieser Screenshot wurde erstellt am: Datum 2021-04-01 Uhrzeit 19:51:19 (Atomzeit PTB)  
URL: <https://magnetbahn.org/news/tr07-fahrt-wieder-mit-200-km-h-auf-der-tve-neuer-hausmeister-sprengt-alle-erwartungen>

Erstellung | CDDC prüft Realisierung der Transrapid Versuchsanlage Emsland

News Sessions FAQ Fahrzeuge Vorteile Mediathek Über

Home > News > EXKLUSSIV > TR07 fährt wieder mit 200 km/h...

## TR07 fährt wieder mit 200 km/h auf der TVE! Neuer Hausmeister sprengt alle Erwartungen

1. April 2021 | EXKLUSSIV

Heute wurde bekannt, dass ein neuer Hausmeister sich ab sofort um den Transrapid kümmern wird. Eigentlich nichts spektakuläres, jedoch sind seine Pläne und Erfolge definitiv der Rede wert.



Der neue Hausmeister ist bereits voll in seinem Element.

Wie er gegenüber magnetbahn.org äußert, plant er, die Transrapid Versuchsanlage komplett zu restaurieren, und das komplett auf eigene Faust. Wir haben ihn zwar drauf hingewiesen, dass es unmöglich ist, jedoch überzeugt er uns bereits heute vom Gegenteil.

### TR07 nach 40 min bereits wie neu

Seine besonderen Fähigkeiten hat der Hausmeister bereits heute zur Show gestellt. Innerhalb nur 40 min hat er es geschafft, den TR07 komplett zu restaurieren, und das ganz ohne Ersatzteile, sondern mit reiner Willenskraft. Zusätzlich hat er dabei wohl zufällig das Transrapid-System revolutioniert.

### Erste Transrapidfahrt auf der TVE seit 2011

Der Hausmeister hat aus seinem vorherigen Job im Sacred Heart Krankenhaus bereits einige elektrotechnische Fähigkeiten erlernt, die er heute erfolgreich angewendet hat.

Und da er regelmäßig YouTube Videos von besessenen, jedoch nichtsahnenden Lost-Placern schaut, weiß er angeblich, wie der Transrapid funktioniert. Zwar behaupten Lost-Placer in deren schlecht recherchierten Videos regelmäßig dreiste Lügen und Falschungen, das ist aber kein Problem, da die Leute, die Lost-Place Beiträge liken, sowieso nicht viel intelligenter sind. Mal ganz davon abgesehen, dass die Transrapid Versuchsanlage Emsland überhaupt kein Lost-Place ist, aber egal, Übel-Exploiter wissen ja alles besser. ❤️

Mit großer Begeisterung stellen wir heute morgen fest, dass der Hausmeister den Antrieb in das Fahrzeug implementiert hat, was bedeutet, dass der Transrapid 07 heute morgen eine erste Fahrt mit vorerst 200 km/h absolviert hat.

Diesbezüglich werden wir später mehr berichten. Bisher wollte er uns nicht erzählen, wie er das geschafft hat, weil er Angst davor hat, dass CDDC diese Technik erneut kopieren wird.

Comments are closed.

### Relevant



#### TSB knackt 169 km/h

11. Februar 2021  
Laut offiziellen Angaben der Xingzhu Road and Bridge Machinery Co. ...

Der Transrapid während der EXPO 2000  
21. Juli 2020

300 km/h Transrapid-Klon in China vorgestellt  
13. März 2021

Neue Details zum CDDC 600 veröffentlicht  
16. Januar 2021



Die ersten Lokomotivversuche sind bereits vor dem Ort der Session. Wieso die zweite Entdeckung plötzlich auch in Lathen steht? Sie wurde herbei geschleift!

### "Ich werde euch zeigen, wo der Hammer hängt"

Besonders aufgrund der sich immer weiter nach hinten herausziehender Eröffnung des Transrapid-Lernstandorts wolle der Hausmeister beweisen, dass das alles auch einfacher geht, „wenn man einfach zeigt, wo der Hammer hängt“.

Im Verlauf des Tages wird dieser Artikel mit weiteren Informationen ergänzt.

Update vom 01.04.2021 13:30: Der Hausmeister wurde entlassen, da er Lost-Placer mit Steinen bewarf.

... der April-April. Ist es eigentlich [statthaf](#) [1], angesichts der corona-bier-ernsten Lage, am 1. April zu scherzen? Auch wenn manche Miesepeter uns weismachen wollen, dies wäre ein absolutes No-Go: wir bekennen uns dazu. Wir freuen uns über David Harders Geschichte vom Hausmeister des ehemaligen Versuchszentrums, der den alten Transrapid TR07 wieder fahrtüchtig gemacht hat und mit 200 Sachen über die Teststrecke heizt. Diese spaßige Geschichte kommt 15 Jahre nach der legendären Veröffentlichung der Nymphenburger Nachrichten im International Maglev Board (IMB) über das Ja vom Münchner OB Ude zum Transrapid<sup>13</sup>.

Michael Dittmer

© 2021 [GFM-eV](#)

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <http://www.heise.de/news/heise-online-scherzt-nicht-mehr-zum-April-April-5998611.html>

13 Siehe GFM-Jahresheft 2006, „Stadt München gibt Transrapid-Widerstand auf“, S.27-28

**GMX** FreeMail

---

**WG: WG: Einladung zur Besichtigung der TSB Cargo Demonstrationsanlage - ITS World Congress 2021 in Hamburg - Invitation to visit the TSB Cargo Demonstration Facility**

**Von:** horst severin  
**An:** DR WULF RUMPEL  
**Datum:** 15.12.2021 11:24:46

---

Diese Einladung sollte mit in das Jahreshaft als Erinnerung  
 Horst

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

Betreff: WG: Einladung zur Besichtigung der TSB Cargo Demonstrationsanlage - ITS World Congress 2021 in Hamburg - Invitation to visit the TSB Cargo Demonstration Facility  
 Datum: 2021-08-17T09:36:52+0200  
 Von: "horst.severin@t-online.de" <horst.severin@t-online.de>  
 An: "vorstand@gfm-magnetbahn.org" <vorstand@gfm-magnetbahn.org>

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

Betreff: Einladung zur Besichtigung der TSB Cargo Demonstrationsanlage - ITS World Congress 2021 in Hamburg - Invitation to visit the TSB Cargo Demonstration Facility  
 Datum: 2021-08-16T14:02:54+0200  
 Von: "Schlack, Jennifer" <jschlack@max-boegl.de>

Sehr geehrte Damen und Herren,  
 die Zukunft des leisen und nachhaltigen Containertransportes hat begonnen. Deshalb laden wir Sie recht herzlich ein, die TSB Cargo Demonstrationsanlage während des ITS World Congress vom 11. bis 15. Oktober 2021 im Hamburger Hafen zu besichtigen.

Dort können Sie das TSB Cargo als automatisierte Transportlösung für einen nachhaltigen Gütertransport in Aktion erleben. Auf 120 m Streckenlänge wird der Containertransport mit der Magnetschwebetechnologie sowie der Umschlag zwischen dem straßengebundenen Verkehr und TSB demonstriert.

Neben der Demonstrationsanlage finden Sie auch eine Präsenz am Gemeinschaftsstand der ITS GmbH auf dem Hamburger Messegelände (Halle B.4). Besuchern wird dort die Möglichkeit gegeben sich über das Projekt sowie die Technologie und Ihre Anwendungsmöglichkeiten zu informieren. So erhalten Sie Ihr Besucherticket:

1. **Antworten Sie auf diese E-Mail unter Angabe der voraussichtlichen Besucheranzahl inkl. Namen und E-Mail-Adresse**
2. **Sie erhalten von uns einen individuellen Registrierungscode mit einem Link zur Anmeldung**
3. **Das Ticket wird Ihnen anschließend per E-Mail zugesendet**

Sie erhalten mit dem Ticket Zugang zur Eröffnungszereemonie und zum Begrüßungsempfang am Montag, den 11. Oktober, den Plenarsitzungen und der Abschlusszereemonie im CCH, der Ausstellung und den Demonstrationen von Dienstag, den 12. Oktober bis Freitag, den 15. Oktober. Weitere Informationen zum ITS World Congress 2021 finden Sie unter folgendem Link: [Welcome to ITS World Congress | itsworldcongress.com](https://www.itsworldcongress.com)

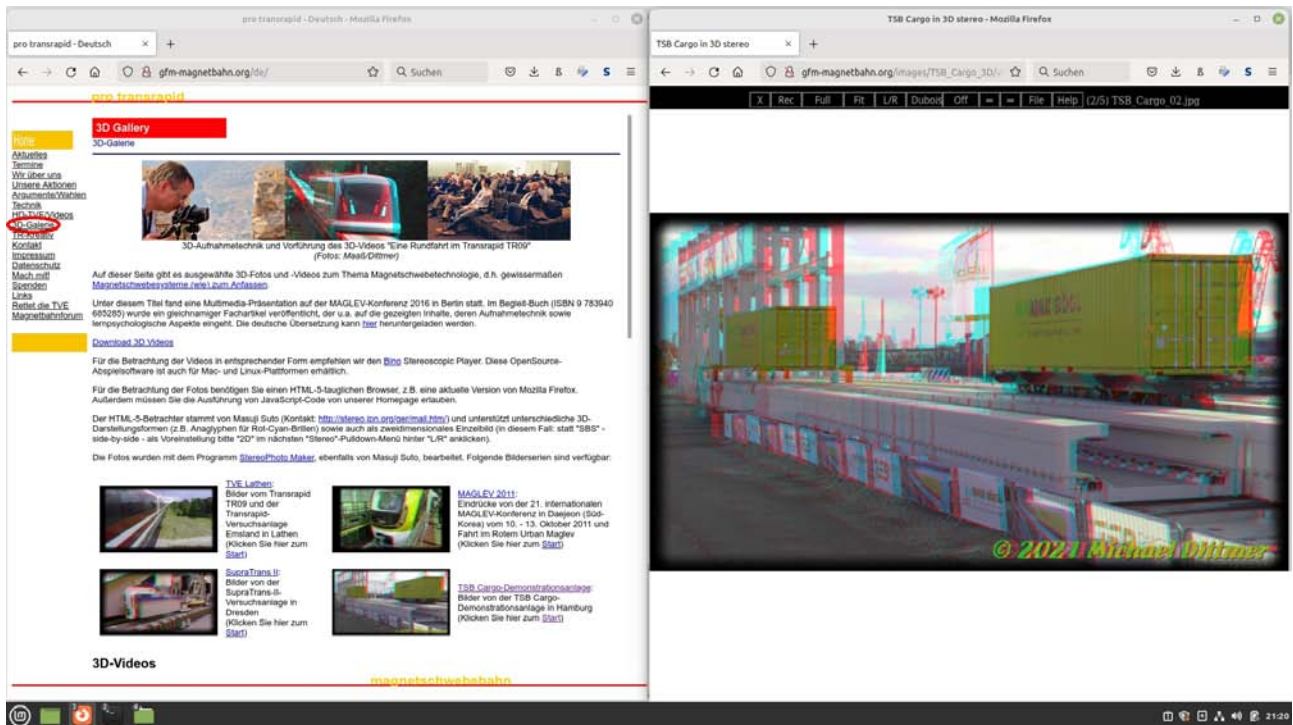
Projektassistenz / Project Assistance

Mit freundlichen Grüßen / Best Regards Jennifer Schlack

Transport System Bögl

Bei Fragen zur TSB Cargo Demonstrationsanlage oder einer individuellen Terminvereinbarung stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

## In eigener Sache: Neue 3D-Stereo-Bilder über Magnetschwebetechnologie



Auf der GFM-eV-Homepage wurde die 3D-Galerie erweitert. Das Bildmaterial kann u.a. in Rot-Cyan-Darstellung mit entsprechender Brille betrachtet werden.

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

Auf der GFM-Homepage ([www.gfm-magnetbahn.org](http://www.gfm-magnetbahn.org)) [1] wurde aufgrund des positiven Leserechos 2021 weiteres 3D-Bildmaterial in der [3D-Galerie](#) [2] veröffentlicht. Vor Erscheinen dieses Jahreshefts, welches wie die Jahreshefte 2011, 2013, 2015, 2017 und 2019 erneut als 3D-Fassung vorliegt, wurde eine neue Version des auf dem Sprachstandard HTML 5 basierenden Betrachters zum Einsatz gebracht. Dieser ermöglicht zusätzlich das Laden von 3D-Videos im mp4-Format. Zum Betrachten des Bildmaterials bieten sich unterschiedliche Darstellungen an:

- „SBS“ (side-by-side) zeigt linkes und rechtes Bild nebeneinander an oder umgekehrt und ist geeignet für den Parallelblick bzw. den [Kreuzblick](#) [3]
- „Dubois“ zeigt linkes und rechtes Bild überlagert als (falsch-)farboptimiertes Anaglyphenbild und benötigt eine Rot-Cyan-Brille.
- Eine zweidimensionale Einzelbilddarstellung kann nach Wechsel von „SBS“ oder „Dubois“ auf „2D“ ausgewählt werden.

Diese in der Print-Version ausgedruckte Seite zeigt trotz eingeschränkter Farbtreue einen 3D-Effekt mit Hilfe der beigegefügte Rot-Cyan-Brille. Optimal mit weniger „Geisterbildern“ wird der Effekt beim Lesen der digitalen Ausgabe des Jahreshefts auf einem Computer-Monitor oder einem Tablett-Bildschirm.

Michael Dittmer

© [GFM-eV](#) 2021

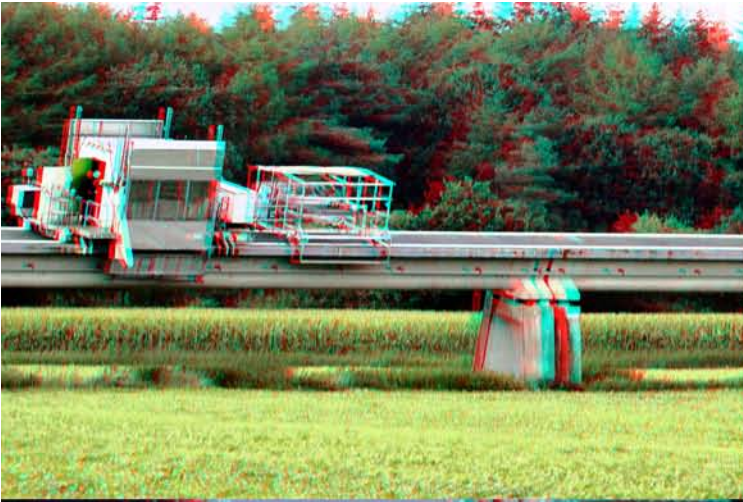
Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

- [1] <http://www.gfm-magnetbahn.org/>
- [2] <http://www.gfm-magnetbahn.org/de/3d-gallery/index.html>
- [3] <http://stereoauge.de/kreuzblick-methode/>





Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)



Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

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

Dipl.Ing. Matthias Latteyer · Rosenallee 5 · 20097 Hamburg · Tel.: 040-42908792

---

## Aufnahmeantrag

Ich (Wir) beantrage(n) die Aufnahme in die  
„Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie 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.

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 Dipl.-Ing.  
Matthias Latteyer  
Rosenallee 5

20097 Hamburg

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand