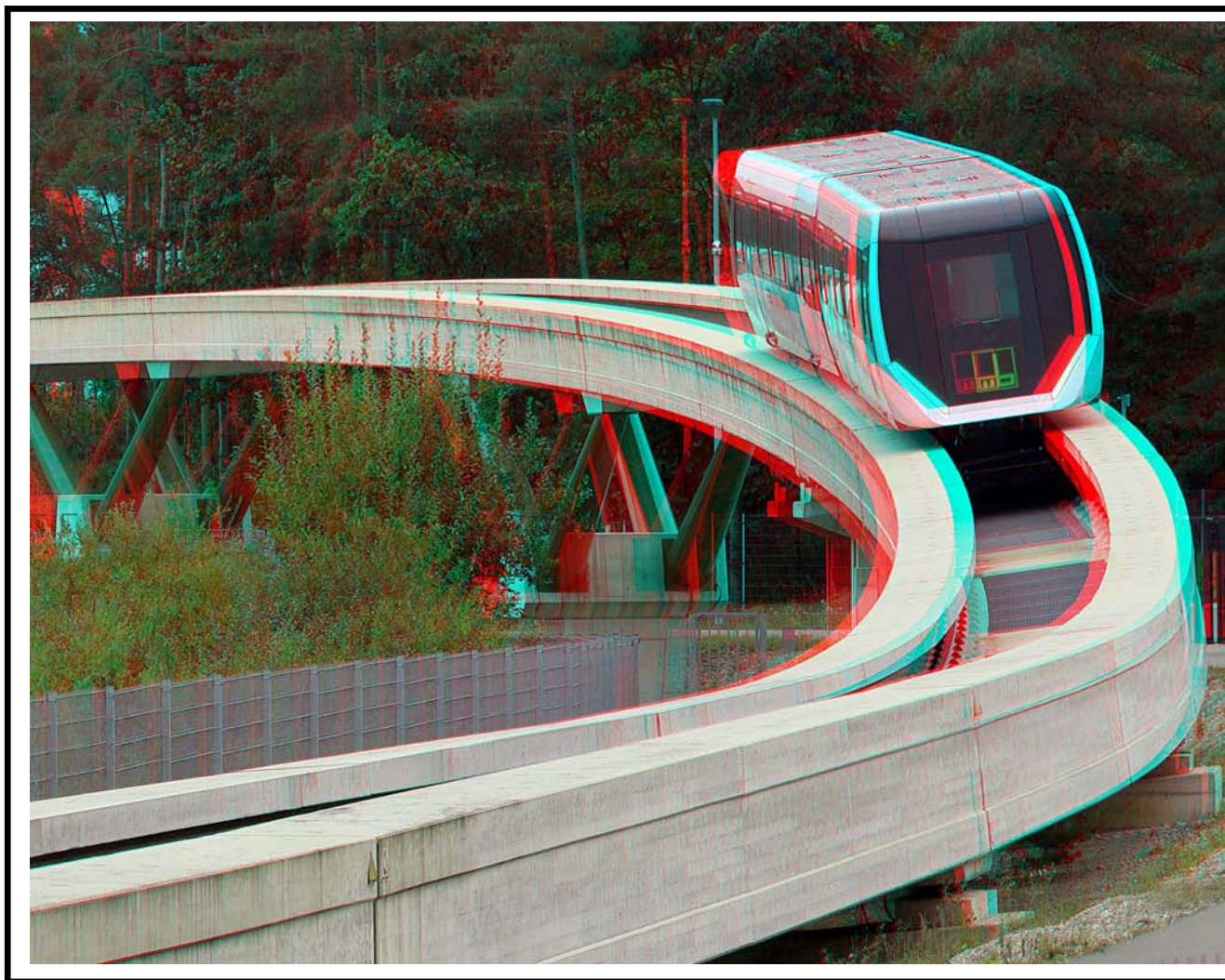


GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DER MAGNETSCHWEBTECHNOLOGIE E.V.



Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

Werte Mitglieder, Unterstützer – innen wie außen, Interessierte, Zweifelnde und Lernfähige,

Seit der Gründung unseres gemeinnützigen Vereins in Stadland an der Weser am 9. Juni 2000 setzen wir uns gemeinsam und auf vielerlei Weise für die Einführung des zeitgemäßen Verkehrssystems der Magnetschnellbahn ein. Unser Ziel war stets, Gleisfreimeldungen (*bahn technisch abgekürzt: GFM*) für das konventionelle Schienennetz zu erreichen, in dem zukünftig Hochgeschwindigkeitsverkehr umweltschonend und wegen der Aufständigung mit geringem Nutzflächenverbrauch auf eigenen Magnetbahn-Fahrwegen stattfindet. Und wir werden damit auch sicher nicht aufhören, denn hätten unsere Vorfahren so gehandelt, dürften wir uns gar nicht zu Wort melden und säßen noch in Postkutschen.

Nun, wo mit dem drohenden Rückbau des Fahrwegs der Transrapid-Versuchsanlage und dem Ausverkauf der Versuchsergebnisse nicht nur geistiges sondern auch materielles Eigentum des deutschen Volkes vernichtet werden soll, gilt es dies zu verhindern und mit der Suche nach privat-finanzierten Geschäftsmodellen dem Land die ingenieure Ressource Magnetfeldtechnik für zukünftige technische und wirtschaftliche Entwicklungen zu bewahren.

Das diesjährige Jahresheft wurde wiederum mit 3D-Bildmaterial ausgestattet, um die Magnetschwebetechnik greifbarer zu machen. Die Berichte aus Presse, Rundfunk und Internet, zusammen mit den Beiträgen unserer Mitglieder sind soweit wie möglich chronologisch geordnet und mit Anmerkungen versehen und gemäß wissenschaftlichem Anspruch mit Literaturangaben belegt.

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

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

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

Wie gewohnt, erscheint das Vorwort in klassischer Rechtschreibung, weil es einige Verfasser gibt, die die Ansicht vertreten, daß das neue Regelwerk für Schulen vor 25 Jahren aus einem Zeitgeist heraus resultierte (Nebenkriegsschauplätze statt Technik-Nachhaltigkeit), der nicht zuletzt die Transrapidstrecke Hamburg-Berlin zu Fall brachte. Deutschland hätte nicht wenige Jahre später in eine wirtschaftliche Schiefelage geraten müssen, für deren Korrekturen dann die ungeliebten Hartz-IV-Reformen nötig wurden, und mit CO₂-Reduktionen im Verkehrssektor wären wir auch schon weiter vorangekommen.

Titelbild:

Es wurde diesmal wieder von Michael Dittmer gestaltet und zeigt das Transportsystem Bögl, wie es mit Leichtigkeit Steigungen von bis zu 10% erklimmt. Diese sind machbar, um in gebirgiger Landschaft Tunnelbauwerke zu vermeiden, oder um in urbanen Räumen, wo verfügbarer Verkehrsraum knapp ist, eine hervorragende Trassierungsmöglichkeit von aufgeständerten Fahrwegen anzubieten.

Bitte verwenden Sie für ein besseres Seherlebnis die der Druckausgabe beigefügte Rot-Cyan-Brille oder besorgen Sie sich eine auf anderem Wege.

Impressum:

Herausgeber: Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie e.V.

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

Verantwortlich i.S.d.P.: Textbeiträge der namentlich genannten Verfasser /

GFM-eV-Vorstand, 22 087 Hamburg, Landwehr 21

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

Inhaltsverzeichnis:

<u>Vorwort / Impressum</u>	<u>Seite 1</u>
<u>Inhaltsverzeichnis</u>	<u>Seite 2</u>
<u>Vorwort unseres ehemaligen Schriftführers</u>	<u>Seite 3</u>
<u>Mitgliederbrief</u>	<u>Seite 4</u>
<u>In eigener Sache: Hauptversammlung / Orgaplan</u>	<u>Seite 5-9</u>
<u>Rückblick Pro-Transrapid 1: Demonstration für den Transrapid</u>	<u>Seite 9</u>
<u>Unsere Jahreshefte als eBook</u>	<u>Seite 10</u>
<u>In eigener Sache: Einsatz der Software Fawkes</u>	<u>Seite 11-12</u>
<u>Aktivitäten zum Thema Fernsehturm Dresden 1</u>	<u>Seite 13-14</u>
<u>Harald Naglatzki wurde 70</u>	<u>Seite 15</u>
<u>Neue VBB-Chefin spricht sich für das Transportsystem Bögl aus</u>	<u>Seite 16-22</u>
<u>Rückblick Pro-Transrapid 2: Erfolg der Bürgerbewegung beim Streit um Transrapidstrecke HH-B</u>	<u>Seite 22</u>
<u>Vor 25 Jahren: Das Eisenbahnunglück von Eschede und vertane Chancen</u>	<u>Seite 23-27</u>
<u>30 Jahre Deutsche MagnetBahn Initiative Aktiengesellschaft</u>	<u>Seite 28-31</u>
<u>SupraTrans-Demonstrationsfahrten während des Tags der offenen Tür am Karlsruhe Institute of Technology</u>	<u>Seite 32</u>
<u>Eine Mobilitätslösung auch als Zubringersystem für Bahnstrecken</u>	<u>Seite 33</u>
<u>Leserbriefe</u>	<u>Seite 34-35</u>
<u>Ein besonderes Jobangebot der IABG</u>	<u>Seite 36</u>
<u>Kommentar: Rettet die TVE !</u>	<u>Seite 37</u>
<u>Aktivitäten zum Thema Fernsehturm Dresden 2</u>	<u>Seite 38-39</u>
<u>Hyperloop-Teststrecke in München eröffnet</u>	<u>Seite 40</u>
<u>Aktivitäten zum Thema Transportsystem Bögl</u>	<u>Seite 41</u>
<u>„Futurails“-Ausstellung im DB Museum Nürnberg / Besuch in Sengenthal</u>	<u>Seite 42-44</u>
<u>Ein weiteres Oberpfälzer Leuchtturmprojekt unweit von Sengenthal</u>	<u>Seite 45</u>
<u>Ein konventionelles Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitsprojekt „entgleist“</u>	<u>Seite 46-48</u>
<u>Rückblick Pro-Transrapid 3: Auseinandersetzung mit den Contras</u>	<u>Seite 49</u>
<u>Kommt das Transportsystem Bögl aus Sengenthal nach Hamburg?</u>	<u>Seite 50-54</u>
<u>Aktivitäten zum Thema Fernsehturm Dresden 3</u>	<u>Seite 55-56</u>
<u>Berlin und Wuppertal</u>	<u>Seite 57</u>
<u>Am Ende des Jahres</u>	<u>Seite 58</u>
<u>Glosse der Redaktion</u>	<u>Seite 59</u>
<u>GFM-Bilderbogen</u>	<u>Seite 61</u>
<u>3D-Bilderbogen</u>	<u>Seite 63</u>
<u>Aufnahmeantrag</u>	<u>Seite 65</u>

Erinnerungen an eine aufregende Zeit

Es war wohl das Vertrauen von Dr.-Ing. Wulf Rumpel, mir zuzutrauen, mit der Firmengruppe Max Bögl in Kontakt zu treten. Daß dieses wirklich gelang, war der Tatsache zu verdanken, daß die Firmengruppe Bögl der Stadt Berlin den Vorschlag unterbreitete, von der U-Bahnstation Rudolph eine Verlängerung zum neuen Hauptstadtflughafen vorschlug, den der Bezirksbürgermeister Dr. Haase unterstützte. In einem Brief an Ihn mit dem Inhalt, ihn zu ermutigen diesen Vorschlag dieses Unterfangen eine Magnetbahn in Berlin zu bauen, zu realisieren, bekam ich auch eine positive Rückantwort von Bezirksbürgermeister Dr. Haase. Über diese Offerte des Bezirksbürgermeisters, gelang es mir auch, mit der Firmengruppe Max Bögl in Kontakt zu treten.

Der Ansprech- und Gesprächspartner des Konzern war zunächst der Werbeleiter Herr Kotzbauer, den wir auch bei der Präsentation der Containervariante des Transportsystem Bögl im Rahmen einer Weltverkehrskonferenz im Hamburger Kongreßzentrum kennen lernen durften. So wie auch den Projektleiter des Transportsystem Bögl Herrn Dr. Zamzow.

Diese Begegnung im Containerhafen im Stadtteil Steinwerder im Oktober des Jahres 2021, führte schließlich zu einer Vertrauensbasis zur Firmengruppe Max Bögl, auf deren Grundlage überhaupt eine Einladung zu einer Präsentation der 850 m langen Teststrecke des Transportsystems im Sengenthal südlich von Neumarkt in der Oberpfalz im Jahr 2022 kam. Die wir ja alle genießen konnten. Sogar durften ein Jahr später, im Jahr 2023, erkrankte Nichtteilnehmer an diesem Event diese Präsentation auf der Testanlage nachholen.

Nach den ersten Kontakten mit Herrn Kotzbauer teilte er mir mit, daß nun nicht mehr er, für den Kontakt mit mir zuständig sei, da sie eine größere Gruppe zur Vermarktung eingerichtet hätten und er der Gruppe vorgeschlagen hätte, mit mir in Kontakt zu bleiben. Man würde sich in der nächsten Zeit mit mir in Verbindung setzen. In der Tat es war die Systemassistentin Frau Schlack, mit der ich von nun an und sogar erfolgreich kommunizieren durfte.

Wahrscheinlich ging die Einladung der beiden Präsentationen in Hamburg mit der Containervariante im Jahr 2021 und der Teststrecke im Jahr 2022 im Sengenthal auf ein gutes Wort von Frau Schlack zurück, das sie für uns einlegte, und auch in Hamburg bekamen unsere Teilnehmer Freikarten, um an den Referaten im Kongreßzentrum teilnehmen zu können, eben auch freien Zugang zum Messegelände Hamburg, sowie auch einen Einladung, kostenlos an der Präsentation der Containervariante des Transportsystem Bögl im Hamburger Hafen von Steinwerder teil zu nehmen. Selbst den Transport vom Messegelände nach Steinwerder und zurück übernahm die Firma Bögl für unsere Gruppe und sorgte so, daß wir ohne Probleme vom Kongreßzentrum nach Steinwerder gelangten und wieder zurück.

Ein Jahr später fand dann das große Event, auf das wir lange hin gefiebert haben, die gelungene erfolgreiche Präsentation bei der Firmengruppe Bögl. Mit 25 fachkundigen Teilnehmern vom VDEI, vom internationalem Maglevboard und vom Verein Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie statt.

Horst Severin Halver

Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie e.V.

Vorsitzender:

Dr. jur. Friedrich-Christian von Loeper ★ Landwehr 21 ★ 22087 Hamburg
Telefon: 0160 5391302 ★ e-Mail: drfc-vloeper@gfm-magnetbahn.org
<http://www.gfm-magnetbahn.org/> und <http://aipl.social/@gfm>
Sitz: Hamburg · Eingetragen beim Amtsgericht Hamburg unter 69 VR 16646



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

Liebe Freunde, liebe Mitglieder,

am Dienstag, 8. August 2023, gegen 18.00 Uhr, haben wir - das sind Hans-Jürgen Rindfleisch, Michael Dittmer und ich - uns zu einem Klönschnack in dem Restaurant „Dubrovnik“ am Hamburger Rathaus getroffen. Wir haben über dit und dat gesprochen, dann auch und vor allem über die Magnetschwebetechnologie, Max Bögl und seine TSB und unseren gemeinsamen Verein: die „Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie e.V.“

Hans-Jürgen Rindfleisch sprach - nicht hergeholt so weit sei, daß der Verein seine Tätigkeit einstellen solle. Wir könnten es auch schlecht unseren neuen Mitgliedern erklären. Unser aller Aktivitäten in Richtung Dresden, in Richtung Sengenthal und in Richtung Lathen sprächen dagegen.

Wir haben unsere Jahresversammlung angesprochen. Uns erscheint ein Sonnabend in den ersten 14 Tagen im November nicht ungeeignet (Vorschlag: 11.11.2023). Das „Dubrovnik“ böte sich an. Es ist in unmittelbarer Nähe des Rathauses in Harburg gelegen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln leicht erreichbar.

Dieses Jahr finden Vorstandswahlen statt. Da erhebt sich die Frage, ob ich als erster Vorsitzende weiter machen soll. Für mich habe ich etwa erklärt, daß ich von meiner Krankheit weitestgehend genesen bin, und ich mich wieder zur Verfügung stellen würde, aber jeder andere sich auch bewerben kann, und ich mich aber durchaus freuen würde, wenn ich wiedergewählt werden würde.

Michael würde gerne als stellvertender Vorsitzender weitermachen und Hans-Jürgen als Beisitzer.

Wir streben ebenfalls an, wieder ein Jahresheft heraus zu geben.

Lieber Gruß
Friedrich-Christian von Loeper
Michael Dittmer

Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie e.V.

Vorsitzender:

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

Einladung zur Mitgliederversammlung

Datum: Samstag, 11.11.2023
Ort des Treffens: Restaurant Dubrovnik, [Julius-Ludowieg-Straße 6-8](#) / Rathausplatz
21073 Hamburg, Telefon +49 40 / 767 55 115
Nähe S – Bahnhof Harburg Rathaus S 3, S 5
<https://www.dubrovnik-hh.de/>
Sammeln u. Vorbereitung: 13.00 Uhr
Mittagspause Nach der Speisekarte ab 13:00 Uhr
Tagungszeitraum 13.00 - 16.30 Uhr

Tagungsordnung

1. Begrüßung und Wahl des Versammlungsleiters
2. Feststellung der ordnungsgemäßen und rechtzeitigen Einladung der Jahreshauptversammlung
3. Bericht der Vorsitzenden und Beisitzer
4. Stand der meldepflichtigen Unterlagen
5. Aufteilung der Vereinsarbeiten und Positionen
6. Kassenprüfung mit Vorlage des Kassenprotokolls
7. Entlastung des Vorstandes
8. Wahl der Vorsitzenden und der weiteren Vorstandsmitglieder
9. Vortrag über die Magnetbahn TSB Bögl – Bau von Kurzstrecken in Hamburg
10. Freie Vorträge
11. Beratung und Beschluß – Fassungen zum Jahresheft
12. Anträge, weitere Aktivitäten, Projekte, Mitgliederwerbung im Internet, Facebook usw.
13. Zusammenfassung, notwendige Festlegungen – Besuch im Frühjahr in Lathen
14. Verabschiedung der Teilnehmer

Ende der Versammlung spätestens 18.00 Uhr

Hamburg, 28.10.2023

Dr. Friedrich-Christian von Loeper

Hans – Jürgen Rindfleisch (Beisitzer)

Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie e.V.

Vorsitzender:

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

Telefon: 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 Jahreshauptversammlung 2023

Tag der Sitzung: Samstag, 11. November 2023

Ort der Sitzung: Restaurant Dubrovnik
Julius – Ludowieg – Straße 6 - 8
21073 Hamburg - Harburg

Beginn lt. Einladung: 13:00 Uhr Eröffnung: 13:00 Uhr Ende: 16:30 Uhr

Anwesend:

Vor Ort : Dr. Friedrich – Christian von Loeper
 Michael Dittmer
 Wulf Rumpel
 Hans – Jürgen Rindfleisch
 Horst Severin
 Markus Plath
 Olaf Carstensen
 Matthias Latteyer
 Ulrich Tang
 Egon Dittmer
 Hans - Paul Müller
 Klaus Dieter Maaß
 Detlef Werner
 Andreas Götz
 2 Besucher

Vorsitzender
Stellvertretender Vorsitzender
Beisitzer
Beisitzer
Beisitzer (wieder per Telefon gewählt)
Schriftführer
Schatzmeister
Kassenprüfer
Kassenprüfer

von Person dem Vorstand bekannt

- Vorwort** Aufgrund einer Erkrankung des stellvertretenden Vorsitzenden Michael Dittmer hatte der Beisitzer Hans – Jürgen Rindfleisch die Organisation der Jahreshauptversammlung 2023 kommissarisch zeitlich übernommen mit Zustimmung und Abstimmung des gesamten Vorstandes (Sonderprotokoll in der Akte). Eine Video – Übertragung der Jahreshauptversammlung konnte aus technischen Gründen nicht stattfinden (mangelnde Übertragungs-Bandbreite am Standort). Die Vorstandswahlen mußten teilweise telefonisch erfolgen.
- TOP 1** Der Vorsitzende Dr. Friedrich – Christian von Loeper und der Beisitzer Hans – Jürgen Rindfleisch begrüßten um 13:00 Uhr die Teilnehmer und erläuterten kurz, welche Termenschwierigkeiten wir zur Einladung dieser Jahreshauptversammlung 2023 hatten, darüber wurde ein Protokoll geschrieben. Der Beisitzer Hans – Jürgen Rindfleisch schlug den Vorsitzenden zum Versammlungsleiter vor, der die Wahl annahm. Weitere Vorschläge gab es nicht.
- TOP 2** Der Vorsitzende Dr. Friedrich – Christian von Loeper stellte die ordnungs- und zeitgemäße Einladung zur Jahreshauptversammlung fest. Es erhob sich kein Widerspruch. Er bestimmte den Schriftführer Markus Plath zum Protokollführer, der die Wahl annahm.
Dr. Friedrich – Christian von Loeper hatte zu Beginn der Jahreshauptversammlung 2023 die ordnungsgemäße und zeitgerechte Einladung und die Beschlußfähigkeit festgestellt. Eine Teilnehmerliste wurde angefertigt und zu Protokoll gegeben.
- TOP 3** Die Vorsitzenden und die Beisitzer berichteten von ihren jeweiligen Tätigkeiten und von allen Vorstandsmitgliedern, die bei den nachstehenden Wahlen alle wieder kandidieren wollen.
- TOP 4** Der Vorsitzende Dr. Friedrich – Christian von Loeper hatte das Protokoll der Jahreshauptversammlung 2022 ordnungsgemäß an das Vereinsregister in Hamburg abgegeben.
- TOP 5** Die einzelnen jeweiligen Aufgaben der Vorstandsmitglieder haben sich geändert:
Die öffentlichen Erklärungen des Vereins erfolgen durch die Vorsitzenden.
Einige Vorstandsmitglieder arbeiten digital im öffentlichen politischen Raum.
Der Beisitzer Horst Severin pflegt den positiven Kontakt zur Betriebs – und Geschäftsleitung der Firma Max Bögl AG in Sengenthal .
- TOP 6** Der Schatzmeister Olaf Carstensen hatte den Kassenbericht für den Zeitraum 2022 den beiden Kassenprüfern Matthias Latteyer und Ulrich Tang zur Kassenprüfung vorgelegt.
Der Kassenbericht 2022 wurde ohne Beanstandungen abgezeichnet. Der Kontostand am 31.12.2022 betrug
2.614,00 €
durch Beitragszahlungen von 34 Mitgliedern. Dem Vorstand wäre demnach Entlastung zu erteilen.
- TOP 7** Das älteste Mitglied des Vereins, Egon Dittmer, beantragte die Entlastung des Vorstandes. Die Entlastung erfolgte einstimmig durch Handzeichen.
Abstimmung 12 / 0 / 0

- TOP 8** Im Vorwege hatten sich alle Vorstandmitglieder zur Wiederwahl in gleicher Zusammensetzung erklärt (siehe Top 3). Egon Dittmer schlug die Wiederwahl aller Vorstandsmitglieder im Block vor. Die Wiederwahl wurde einstimmig beschlossen.
Abstimmung 12 / 0 / 0
- TOP 9** Ein Bericht über eine 1,5 km lange Magnetbahn – Kurzstrecke von der S – Bahn Station Hamburg – Stellingen zu den Arenen, die wurde vom NDR ausgestrahlt. Markus Plath hatte eine Aufzeichnung von NDR Hamburg Journal über die Strecke der Magnetbahn Firma Max Bögl von der S – Bahn Stellingen zu den Arenen dabei und führte sie vor:
die Strecke soll eine Gesamtlänge von 1,5 km haben mit einer Fahrzeit von ca. 4 Minuten.
Das weiteren wurden die Teilstrecken von Berlin angesprochen, die der Berliner Senat jetzt in der Planung hat, und darüber gab es auch in Fernsehen entsprechende Berichte.
- TOP 10** Freie Vorträge:
Die freien Vorträge hatten sich in Vorfeld in der Vorbesprechung ergeben.
- TOP 11** Das wurde wieder beschlossen wie seit eh und je seit Beginn der Gesellschaft:
Es soll wieder ein Jahresheft erstellt werden, das wurde einstimmig beschlossen.
Abstimmung 12 / 0 / 0
- TOP 12** Die Punkte sind vorab besprochen worden .
- TOP 13** Es wurde einstimmig beschlossen, daß wir nach Ostern 2024 eine Mitgliederversammlung in Lathen abhalten wollen. Die Organisation über die An- und Abreise wird im Frühjahr noch besprochen und beschlossen.
- TOP 14** Der Vorsitzende Dr. Friedrich – Christian von Loeper verabschiedete um 16:30 Uhr die Teilnehmer mit besten Wünschen für die Zukunft.

Vorsitzender
Dr. Friedrich – Christian von Loeper

Stellvertretender Vorsitzender
Michael Dittmer

Schriftführer
Markus Plath

Beisitzer kommissarisch
Hans – Jürgen Rindfleisch

Organisatorische Zuständigkeitsbereiche der GFM e.V. 2023

Vorstandsvorsitzender:	Dr. jur. Friedrich Christian von Loeper (siehe Mitgliederverzeichnis)
Stellvertretender Vorsitzender:	Dipl.-Math. Michael Dittmer
Beisitzer:	Horst Severin und Hans Jürgen Rindfleisch sowie Dr.-Ing. Wulf Rumpel
Kassenwart:	Olaf Carstensen
Kassenprüfer:	Ulrich Tang und Dipl.-Ing. Matthias Latteyer
Protokollführung:	Markus Plath
Mitgliederbetreuung:	Dipl.-Ing. Matthias Latteyer
Homepage Administrator:	Dipl.-Math. Michael Dittmer
Jahresheft:	Horst Severin (s.o.)

Rückblick Pro-Transrapid 1: Demonstration für den Transrapid



Gefunden im FTE-Besucherzentrum, weitere rückblickende Informationen gibt es weiter unten.

Unsere Jahreshefte als eBook



Im Jahr 2023 liegen 19 Ausgaben unserer Jahreshefte als Digitalausgabe aus den Jahren 2004 bis 2022 im PDF-Format vor, ggf. wurden bedauerliche Fehler in der Print-Version nach Offenbarung berichtigt.¹

Sie können hier kostenlos heruntergeladen werden:

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2022.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2021.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2020.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2019.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2018.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2017.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2016.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2015.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2014.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2013.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2012.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2011.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2010.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2009.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2008.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2007.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2006.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2005.pdf

www.gfm-magnetbahn.org/docfiles/Jahreshefte/Jahresheft_2004.pdf



Die Ausgaben sind für den nichtkommerziellen, privaten Gebrauch freigegeben.

Nichtkommerzielle Informationen über Magnetschwebbahnen



Magnetschwebbahn-Nachrichtenseite von David Harder

magnetbahn.org

Ausgaben des Magazins „Transrapid Monthly“ von Tytus Dunin

transrapidmonthly.weebly.com/issues.html

(in englisch, die beiden Ausgaben [04](#) und [05](#) enthalten Hinweise auf unser Transrapid-3D-Video, auch in der [Wayback Machine gesichert](#))



Homepage des International Maglev Board

www.maglevboard.net

Ausgewählte GFM-Videos auf Vimeo

vimeo.com/user118487765



¹ vgl. Jahresheft 2010, S.71 ("Transrapid-Befürworter trafen sich in Lathen"), bzgl. Siegfried Macheleidt

In eigener Sache: Einsatz der Software Fawkes

Bin ich es auf dem Bild oder bin ich es nicht?

Jeder, der mich schon einmal gesehen hat, wird mich wiedererkennen. Aber möchte ich, daß ich anhand eines veröffentlichten Fotos im Internet mittels Gesichtserkennungssoftware wiedererkannt werde?

Beispielsweise könnte ein Gesichtsabgleich mit vorhandenen Bildern erfolgen, nachdem ich von einer Videokamera aufgenommen wurde, mit deren Hilfe etwa beim Betreten eines öffentlichen Raums, wie des Bahnhofs Südkreuz versucht wird, alle Reisenden biometrisch zu analysieren.



Ein Foto des Autors nach einer "cloaked" Bildnachbearbeitung

Fawkes Software [1] bietet eine innovative Lösung zum Schutz der Privatsphäre in einer Welt, in der Gesichtserkennungstechnologien zunehmend verbreitet sind. Die Software manipuliert Gesichtsdaten, so daß diese für Gesichtserkennungssysteme unidentifizierbar werden, und ermöglicht es Nutzern, die Kontrolle über ihre eigenen Daten zurückzugewinnen [2]. Angesichts der Herausforderungen im Datenschutz, insbesondere nach dem Clearview Skandal [3], ist es entscheidend, daß Nutzer aktiv über ihre Rechte informiert sind und Datenschutztools wie Fawkes nutzen, um ihre Identität zu schützen.

Das Hauptziel von Fawkes ist es, die Privatsphäre der Nutzer zu schützen, indem es ihnen ermöglicht, die Kontrolle über ihre eigenen Daten zurückzugewinnen. Die Funktionsweise basiert auf der Idee, daß kleine Veränderungen an den Pixeln eines Bildes ausreichen können, um die Erkennung durch automatisierte Systeme zu verhindern. Dies geschieht durch das Einfügen von Störungen, die für das menschliche Auge kaum wahrnehmbar sind, jedoch die Algorithmen der Gesichtserkennung verwirren.

Die Technologie hinter Fawkes ist ein Beispiel dafür, wie innovative Ansätze im Bereich des Datenschutzes entwickelt werden können, um den Herausforderungen der digitalen Überwachung entgegenzuwirken.

Der Clearview Skandal

Clearview AI hat eine Datenbank aufgebaut, die Milliarden von Bildern aus dem Internet aggregiert und diese für die Identifizierung von Personen verwendet. Dies wirft nicht nur ethische Fragen auf, sondern stellt auch die Rechtmäßigkeit solcher Praktiken in Frage. Skandalös ist, daß die abgebildeten

Personen sich an Clearview wenden müssen, um die Löschung der Abbilder ihrer Gesichter zu beantragen. Die Reaktionen auf diesen Skandal haben dazu geführt, daß viele Menschen sensibler für ihre Privatsphäre geworden sind und sich zunehmend für Datenschutzlösungen wie Fawkes interessieren. Es ist entscheidend, daß Nutzer verstehen, welche Daten sie teilen und welche Konsequenzen dies haben kann. Der Clearview Skandal hat die öffentliche Wahrnehmung von Gesichtserkennung stark beeinflusst. Die Enthüllungen über die Verwendung von Gesichtsdaten aus sozialen Medien wie Facebook und Instagram ohne Zustimmung der Nutzer haben zu einem massiven Vertrauensverlust in digitale Plattformen geführt. Denn ungeachtet des bekanntgewordenen Skandals hat sich das Unternehmen Clearview auf die Fahnen geschrieben, eine weltweite Gesichtsdatenbank mit 100 Milliarden Bildern anzulegen, das wären dann durchschnittlich 12,5 pro Weltbürger im Augenblick [4].

Ethische Bedenken

Neben den technischen Herausforderungen gibt es auch erhebliche ethische Bedenken im Zusammenhang mit Gesichtserkennungstechnologien. Der Einsatz solcher Systeme kann zu einer unrechtmäßigen Überwachung führen und das Recht auf Privatsphäre erheblich einschränken. Viele Menschen sind sich nicht bewußt, daß ihre Gesichtsdaten ohne ihr Wissen oder ihre Zustimmung erfaßt werden. Diese Praxis wirft grundlegende Fragen über die Einwilligung und den Schutz persönlicher Daten auf.

Darüber hinaus gibt es Bedenken hinsichtlich der Diskriminierung. Wie bereits erwähnt, zeigen Studien, daß Gesichtserkennungssysteme bei bestimmten Bevölkerungsgruppen weniger genau sind. Dies kann zu einer unverhältnismäßigen Überwachung oder sogar zu ungerechtfertigten rechtlichen Konsequenzen für diese Gruppen führen. Die ethischen Implikationen dieser Technologien sind enorm und erfordern eine sorgfältige Abwägung zwischen Sicherheit und dem Schutz individueller Rechte.

Unser Fazit

In einer Welt, in der die Bedrohungen durch invasive Gesichtserkennungstechnologien immer präsenter werden, ist es unerläßlich, daß wir proaktiv handeln, um unsere Privatsphäre zu schützen. Die Praktiken von Clearview AI haben das Vertrauen der Nutzer in digitale Dienste erschüttert. In dieser Situation sind Datenschutzlösungen gefragt, die nicht nur technische Barrieren schaffen, sondern auch einen ethischen Rahmen bieten.

Aus diesem Grunde wird die GFM-eV vor der Veröffentlichung von Bildern mit abgebildeten Personen diese mit Fawkes vorbehandeln und sie einem sogenannten „Digital Image Cloaking“ (d.h. einer digitalen Bildtarnung) versehen.

Anstelle des Originalbildes wird die „cloaked“-Variante in Texte eingebettet.

Der Text stammt von dem Autor auf dem Bild

© 2023 GFM-eV

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <https://sandlab.cs.uchicago.edu/fawkes/>

[2] <http://aware7.com/de/blog/fawkes-ein-opensource-projekt-versucht-unautorisierte-gesichtserkennung-zu-verhindern>

[3] <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/gesichtserkennung-clearview-app-polizei-gesicht-1.4764389>

[4] <https://www.heise.de/news/Ueberwachung-Clearview-peilt-Datenbank-mit-100-Milliarden-Gesichtsfotos-an-6491056.html>



Gesendet: Freitag, 25. November 2022 um 11:49 Uhr

Von: Klepsch, Barbara (SLT, CDU)

An: Benjamin Hartung

Betreff: AW: SupraTrans/MagLev Cobra für Anbindung der Festung Königstein, der Kirnitzschtalbahn und des Fernsehturms sowie übers Blaue Wunder

Sehr geehrter Herr Hartung,

vielen Dank für Ihre Mail und entschuldigen Sie bitte die lange Antwortzeit.

Wir haben uns in der Zwischenzeit mit Herrn Götz bereits ausgetauscht und möchten Sie und Herrn Götz gern zu einem gemeinsamen Gespräch einladen. Daher bitte ich Sie am **05.01.23 um 15.00 Uhr** in das Bürgerbüro von Frau Klepsch (Leipziger Straße 103, 01127 Dresden). Ebenfalls wird Herr Dr. Brauns am Gespräch teilnehmen.

Eine angenehmes Wochenende.

Freundliche Grüße

Anja Schwarz

Büroleiterin | Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Staatsministerin Barbara Klepsch
Mitglied des Sächsischen Landtages
CDU-Fraktion

SÄCHSISCHER LANDTAG
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1 | 01067 Dresden
Tel.: +49 351 493-5530 | Fax: +49 351 451031-5530
barbara.klepsch@slt.sachsen.de | www.klepsch-barbara.de

WAHLKREIS
Leipziger Straße 103 | 01127 Dresden
Tel.: +49 351 21719909
buero@klepsch-barbara.de

Haftungsausschluss:
Dieses Dokument ist ausschließlich für den Adressaten bestimmt.
Falls Sie diese E-Mail Nachricht versehentlich bekommen haben,
rufen Sie bitte unverzüglich an (oder mailen Sie) und löschen Sie
diese Nachricht von Ihrem Computer. Jegliche Art von Reproduktion,
Verbreitung, Vervielfältigung, Modifikation, Verteilung und/oder
Publikation dieser E-Mail Nachricht ist strengstens verboten.

3D-Präsentationen in Dresden, Leipzig und Lathen

Unser Mitglied Dipl.-Ing. Andreas Götz setzt sich für eine Magnetbahnstrecke auf Basis des SupraTrans zum Dresdner Fernsehturm ein. In dieser Angelegenheit erhielt er Anfang des Jahres Unterstützung vom Vorstand. Der Stellvertretende Vorsitzende begleitete ihn in das Wahlkreisbüro der sächsischen Abgeordneten Barbara Klepsch (MdL) und präsentierte für einen nachhaltigen Bildeindruck Magnetschwebetechnologie in 3D.



Das Lichtfeld-Anzeigegerät mit Tiefenwirkung auf der ETF in 2D-/3D-Darstellung (Quelle: Dittmer)

Zum Einsatz kam ein sogenanntes Lichtfeld-Anzeigegerät (lightfield display), welches eine autostereoskopische Darstellung von 3D-Bildinhalten ermöglicht. Die Abbildung zeigt ein Foto des Geräts aufgenommen mit einer 3D-Fotokamera während einer Begleitausstellung zur Eisenbahntechnischen Fachtagung (ETF) Ende Januar in Leipzig für den Verband Deutscher Eisenbahningenieure (VDEI e.V.) mit Bildern über „Bahntechnik zum Anfassen aus Sicht von VDEI-Ingenieuren“ (,die nicht nur mit der konventionellen Technik, sondern auch mit Magnetschwebebahnen in Berührung kamen).

Links ist das Bild aus dem linken Kameraobjektiv zu sehen, rechts die Komposition von linken und rechten Kamerabild in Anaglyphen-Darstellung, die in dieser Veröffentlichung mit einer Rot-Cyan-Brille betrachtet werden kann. Besonders gut erkennbar ist der 3D-Effekt des Monitors bei den in die Ferne führenden Gleisen.

Die Lichtfeld-Anzeigegeräte werden normalerweise im professionellen Umfeld benutzt, d.h. beim Computer Aided Design (CAD) in der Fahrzeugkonstruktion, in der Medizintechnik zur Begutachtung von räumlichen Tomographieaufnahmen oder in der Chemie zum Verständnis komplexer Molekül-Strukturen organischer Verbindungen.

Aber auch im Build Integration Management (BIM) könnten sie dem Planer helfen, während der 3D-Modellierung (z.B. mit Blender) seinen "digitalen Zwilling" räumlich ohne Zuhilfenahme einer 3D-Brille darzustellen.

Ebenso finden sie in der Werbebranche zunehmend Anwendung, um für potentielle Kunden echte "Hingucker" an Gebäudewänden zu produzieren.

Das Anzeigegerät kam auch im April während eines Wochenendes im für viele Jahre geschlossenen Besucherzentrum an der Transrapid-Versuchsanlage Lathen (kurz: „FTE-Besucherzentrum“) auf dem Intis-Betriebsgelände zur Unterstützung des [Fördervereins Transrapid Emsland](#) (FTE e.V.) [1] versuchsweise zum Einsatz. Dort wurden vorrangig 3D-Bilder von der Transrapid-Versuchsanlage gezeigt.

Im kommenden Jahr ist auf internationaler Ebene eine 3D-Bilderschau MAGLEV-2024-Konferenz in Malmö geplant, mit einem Informationsstand unserer Gesellschaft.

[1] <https://fv-transrapid.de>

Harald Naglatzki wurde 70



Das Geburtstagskind zusammen mit unserem aktuellen ersten Vorsitzenden (Quelle: Dittmer)

Unser langjähriger ehemaliger erster Vorsitzender Dipl.-Ing. Harald Naglatzki feierte im März 2023 seinen 70. Geburtstag. Harald Naglatzki wurde am 20.03.1953 in Cottbus geboren. Dort machte er im Rahmen einer beruflichen Ausbildung in der Silikonchemie-Branche sein Abitur. Nach seinem 18-monatigen Wehrdienst fing er an der Technischen Hochschule in Karl-Marx-Stadt (ab Mitte 1990 wieder Chemnitz genannt) ein Ingenieurstudium im Fachbereich Chemie/Werkstoffkunde an, das ihn dann etwas weg von der Chemie hin zum Maschinenbau brachte.

Als Diplom-Ingenieur war er dann drei Jahre lang verpflichtet, in einem Unternehmen mit Industrieschwerpunkt zu arbeiten, dies führte ihn nach Weimar zum Landmaschinenbau. Nachdem er danach die freie Berufswahl erhielt, wechselte er zu einem Haushaltselektrik-Unternehmen in Suhl, wo Reparaturen von Geräten auf der Tagesordnung standen. Nach der Wende arbeitete er bis zum Erreichen des Ruhestands 20 Jahre lang bei der Perschmann Group, zuletzt als Gebietsverkaufsleiter für Profi-Werkzeuge zur Unterstützung optimierter Fertigungsprozesse.

Harald Naglatzki faßte in Sorge um den Technologiestandort Deutschland seinen Entschluß, unserer Gesellschaft beizutreten, nachdem das Aus der Transrapidstrecke von der Münchner Innenstadt zum Flughafen besiegelt war. Er war Gast auf der von unserem Gründungsmitglied Horst Wieting² organisierten Vorstandssitzung in Stadland-Rodenkirchen, auf der auch eine Reporterin der Nordwest-Zeitung anwesend war.³ Auf der Jahreshauptversammlung 2010 wurde er zum Schriftführer gewählt und übernahm das Amt von Dipl.-Ing. Robert Gellekum.

Nach dem Tod unseres früheren ersten Vorsitzenden 2015 im Alter von 70 Jahren kandidierte er als Nachfolger, wurde gewählt und übernahm das Amt bis zur Jahreshauptversammlung 2018. Harald Naglatzki versuchte immer wieder, Politiker für die Magnetschnellbahn Transrapid zurückzugewinnen. Beispielsweise schickte er dem ehemaligen Verkehrsminister und ebenfalls ehemaligem DDR-Landsmann Wolfgang Tiefensee das Buch „Zukunftsaspekte Europäischer Mobilität“ von Prof. Johannes Klühspies zu, um ihm neue Einblicke in diese Technologie zu verschaffen.

Harald Naglatzki hat zwei Kinder und einen angeheirateten Sohn, den seine vor 30 Jahren kennengelernte Frau Maria mit in sein Leben brachte, und sieben Enkelinnen und Enkel.

² Siehe GFM-Jahresheft 2017, „Horst Wieting wurde 75“, S. 17

³ Siehe GFM-Jahresheft 2008, „Treffen am Ort der Gründung“, S. 16 und 46

Neue VBB-Chefin spricht sich für das Transportsystem Bögl aus

<https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/nahverkehr-neue-vbb-chefin-ute-bonde-wir-koennten-in-berlin...>
Home > Berlin > Neue VBB-Chefin: „Wir könnten in Berlin eine Magnetschwebebahn testen“

Neue VBB-Chefin: „Wir könnten in Berlin eine Magnetschwebebahn testen“

Sie war lange bei der BVG, CDU-Landeschef Wegner nahm sie in sein Team auf. Jetzt spricht Ute Bonde darüber, welche Ideen sie für Berlins Nahverkehr hat.



Peter Neumann

24.05.2023 | 04:20 Uhr



Die neue Chefin des VBB: Die Juristin Ute Bonde (56) kam von der BVG zum VBB. Ihre Vorgängerin Susanne Henckel wechselte als Staatssekretärin ins Bundesverkehrsministerium.
Markus Wächter/Berliner Zeitung

Von ihrem Büro im sechsten Stock am Stralauer Platz in Friedrichshain kann Ute Bonde auf das Gelände des Yaam-Clubs schauen. Doch anders als ihr Team hatte die neue Geschäftsführerin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) bisher noch keine Zeit, nach der Arbeit mal auf ein Getränk vorbeizuschauen.

Die Juristin muß viele Antrittsbesuche absolvieren, obwohl eigentlich alle sie schon kennen – zuvor war Bonde seit 2009 bei der BVG. Im Interview mit der Berliner Zeitung spricht die Chefin des gemessen an der Fläche größten Verkehrsverbunds Deutschlands über Klimaaktivisten, Busse im Stau, das Deutschlandticket – und warum Berlin neue Bahnsysteme braucht.

Frau Bonde, wie sind Sie heute zur Arbeit gekommen?

Mit der S-Bahn. Straßenbahn bin ich heute auch schon gefahren. Ich habe einen Abstecher zur Invalidenstraße unternommen, zu meiner Vorgängerin Susanne Henckel im Bundesverkehrsministerium.

Haben Sie auch das Deutschlandticket Job für maximal 34,30 Euro im Monat?

Nein, ich besitze eine BahnCard 100, in die das Deutschlandticket integriert ist.

Würden Sie den Berliner Nahverkehr empfehlen?

Absolut.

Das müssen Sie ja auch.

Sicher, aber besser geht es auch gar nicht. Meine Familie kommt aus dem Rheinland. Normalerweise ist man dort mit dem Auto unterwegs. Doch wenn Verwandte bei uns in Berlin zu Besuch sind und zum Kurfürstendamm oder zur Friedrichstraße möchten, ist klar, daß sie Bus und Bahn fahren.

Trotzdem gibt es viele Menschen, die lieber das Auto oder das Fahrrad nutzen. Können Sie sie verstehen?

Daß viele gern Rad fahren, kann ich nachvollziehen. Daß für andere das Auto wichtig ist, kann ich zumindest teilweise verstehen, zum Beispiel, wenn ein Großeinkauf ansteht. Aber warum sollte ich mich für den täglichen Weg zur Arbeit mit dem Auto in den Stau stellen? Mit der S-Bahn brauche ich etwas mehr als eine halbe Stunde von zu Hause ins Büro, mit dem Auto wären es 45 Minuten. Dazu kann ich sogar noch kleine Dinge arbeitstechnisch erledigen und komme entspannt an.

Sie haben wirklich noch keine unangenehmen Erlebnisse im Berliner Nahverkehr gehabt?

Bisher ein einziges Mal. Ich war spät abends unterwegs und wollte vom S-Bahnhof Charlottenburg nach Hause. Ein anderer Fahrgast war mir allerdings nicht ganz geheuer. Da habe ich ein Taxi genommen.

DIE NEUE CHEFIN

Ute Bonde ist seit dem 1. Mai 2023 Geschäftsführerin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB). Zu den Aufgaben des VBB gehört ein einheitlicher Tarif, die Qualitätsmessung sowie die Ausschreibung und Bestellung von Verkehrsleistungen. Die GmbH hat 120 Beschäftigte.

Die Juristin stammt aus dem Rheinland. Studiert hat Bonde in Bonn. Von 1995 bis 2005 arbeitete sie in der Senatsverwaltung für Finanzen, dann wechselte sie zur Wirtschaftsverwaltung. 2009 bis 2023 leitete Bonde bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) die Rechtsabteilung. 2015 wurde sie Finanzgeschäftsführerin bei der BVG Projekt GmbH.

CDU-Landeschef Kai Wegner

holte Ute Bonde 2021 in sein Berlin-Team für den Bereich Mobilität. Sie galt als Schatten-Verkehrssenatorin.

Auf vielen Verbindungen geht es nur langsam voran. In Köpenick muß die BVG täglich den Verkehr unterbrechen, weil Straßenbahnen und Busse im Autostau in der Bahnhofstraße steckenbleiben. Auch in Reinickendorf oder auf der Kantstraße kommt das häufig vor.

Das ist ein großes Problem und ein Thema, das ich schon verfolgt habe, als ich noch bei der BVG war. Der öffentliche Verkehr ist nur dann attraktiv, wenn er schnell ist und wenn sich bei Fahrgästen unterwegs kein Frust aufstaut. Busspuren, frei von

<https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/nahverkehr-neue-vbb-chefin-ute-bonde-wir-koennten-in-berlin...>
parkenden Autos, sowie Ampelvorrangschaltungen für Busse und Straßenbahnen können dazu beitragen, die Lage zu verbessern. In Berlin muß mehr für die Beschleunigung des Nahverkehrs getan werden.

Immer wieder blockieren Menschen, die mehr Maßnahmen gegen die Erderhitzung fordern, Straßen in Berlin. Leider trifft das auch den Busverkehr des BVG, obwohl er zur Mobilitätswende beiträgt. Wie finden Sie das?

Die Anliegen kann ich nachvollziehen, auch ihre Vorschläge finde ich größtenteils sinnvoll. Einige ihrer Forderungen könnten erfüllt werden, die Politik ist gefragt. Doch die Mittel, die sie für ihren Protest wählen, finde ich bedenklich, weil Straftatbestände erfüllt und andere Menschen genötigt werden. Wenn Demonstranten andere in ihrer Freiheit beschneiden, um eigene Interessen durchzusetzen, ist das bedenklich. Ich finde es nicht gut, wenn Klimaaktivisten andere Verkehrsteilnehmer behindern.

Die Frage ist, wie sich Störungen und Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs auf die Fahrgastzahlen auswirken. Wie hat sich die Nachfrage im VBB 2022 entwickelt?

Der Trend ist positiv, die Nachfrage ist gestiegen. Im vergangenen Jahr wurde der Nah- und Regionalverkehr in Berlin und Brandenburg von 1,37 Milliarden Fahrgästen genutzt, im Schnitt rund 3,8 Millionen am Tag. Zum Vergleich: Im Jahr davor waren es rund eine Milliarde. Die Zahl ist also gestiegen, das ist eine deutliche Steigerung um 32,6 Prozent. Dazu hat nicht nur beigetragen, daß mehr und längere Regionalzüge unterwegs sind. Das Neun-Euro-Ticket ließ die Nachfrage im vergangenen Sommer vorübergehend in die Höhe schnellen. Dieses Angebot hat nach der Corona-Flaute viele Menschen wieder für den öffentlichen Verkehr begeistert. Trotzdem ist Corona für uns noch nicht ganz vorbei. Im Vergleich zu 2019, dem letzten Jahr vor der Pandemie, sind wir in Berlin und Brandenburg bei durchschnittlich 87 Prozent der früheren Fahrgastzahlen angelangt.

„ Ich finde es nicht gut, wenn Klimaaktivisten andere Verkehrsteilnehmer behindern.“

Ute Bonde

Wie sieht es mit der Pünktlichkeit aus?

Da haben wir noch Nachholbedarf. Im vergangenen Jahr haben wir 88,2 Prozent der Fahrten im Regionalverkehr als pünktlich registriert. Das bedeutet, daß sie genau nach Plan oder um maximal vier Minuten und 59 Sekunden verspätet stattfanden. Im Jahr 2021 hatte die Pünktlichkeitsquote noch 91,6 Prozent, im Jahr 2020 sogar 93,6 Prozent betragen. Wir sind in Berlin und Brandenburg auf einem guten Weg. Aber leider noch nicht in dem Maße, in dem wir es uns eigentlich wünschen würden. Hier arbeiten wir gerade an einer Qualitätsoffensive, auch für die S-Bahn.

Warum ist die Zahl der Verspätungen gestiegen?

Einen Punkt haben Sie ja schon angesprochen. Im Busverkehr der BVG, der in die genannte Statistik nicht einbezogen wurde, ist es die Verkehrssituation, die sich negativ auswirkt. Staus und Ampeln bremsen Busse aus. Im Regionalzugverkehr sind es die vielen Baustellen, die zu Verspätungen führen können. Zugbetreiber wie die Odeg bemängeln zu Recht, daß Bauarbeiten seit einiger Zeit zum Teil sehr kurzfristig angekündigt werden. Das geht nicht, schon gar nicht in der Metropolregion Berlin-Brandenburg auf wichtigen Linien wie der RE1. Wir werden über dieses Problem mit DB Netz und den betroffenen Verkehrsunternehmen sprechen. Daß zum Beispiel auf so vielen Streckenabschnitten plötzlich so viele Betonschwellen überraschend ausgetauscht werden müssen, ist schwer nachzuvollziehen. Wir haben auch den

Eindruck, daß sich die Verantwortlichen nicht immer oder nicht ausreichend absprechen.

Zu kurze Züge, überfüllte Wagen: Die Regionalbahnlinie RB26 zwischen Berlin und Küstrin-Kietz gehört seit Jahren zu den Problemlinien, die Fahrgäste ärgern sich. Hat der VBB eine Idee, wie sich dort die Verhältnisse bessern könnten?

Aus unserer Sicht lassen sich die Probleme auf der Ostbahn nur lösen, indem die Infrastruktur ausgebaut wird. Die zum Teil zurückgebaute Strecke muß auf zwei Gleise erweitert und elektrifiziert werden. Jetzt müssen wir einen Weg finden, wie das möglichst bald erreicht und finanziert werden kann. Dazu läßt der VBB gerade ein Gutachten erstellen, das im Sommer 2023 vorliegen soll. Dann werden wir auch absehen können, ob das Projekt über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder als internationales Vorhaben verwirklicht werden kann. Dann müssen sich Berlin, Brandenburg und der Bund verständigen. Übrigens hat sich die Situation auf der Linie RB26 deutlich gebessert. Inzwischen liegt dort der Anteil der Zugfahrten, die als pünktlich registriert werden, über 90 Prozent.

Mit dem neuen Deutschlandticket kann man für 49 Euro im Monat bundesweit fast den gesamten Nah- und Regionalverkehr nutzen. Wie kommt das neue Jahresabo in Berlin und Brandenburg an?

Schon die ersten Zahlen finde ich sehr ermutigend. Die Zahl der Abonnenten, die das neue Angebot in Berlin und Brandenburg nutzen, hat in kurzer Zeit die 650.000-Marke überschritten. Wir freuen uns auch über die rund 100.000 Neukunden im Nahverkehr. Immer mehr Menschen, die bislang noch kein Abo haben, kaufen das Deutschlandticket. Entscheidend ist jetzt: Läßt sich das Deutschlandticket langfristig stabil finanzieren? Und wie teilen der Bund und die Länder die Ausgaben langfristig auf?

Das Deutschlandticket läßt die Einnahmen sinken. Brandenburger Verkehrsbetriebe befürchten, daß sie mit noch weniger Geld auskommen müssen. Zu Recht?

Was die finanzielle Ausstattung der Verkehrsunternehmen anbelangt, gibt es in der Tat Unterschiede zwischen Berlin und Brandenburg. Wir empfehlen den Brandenburgern, sich mit anderen Betrieben zusammenschließen, um große Themen wie den Vertrieb des Deutschlandtickets und die Digitalisierung künftig gemeinsam anzugehen. Alleine ist das nur mit großem Aufwand möglich. Auch bei der Behebung des Fahrermangels könnten große Verkehrsunternehmen die kleinen unterstützen. Man muß nicht immer allein das Rad neu erfinden.

Warum bietet der VBB das Deutschlandticket nicht auf seiner Website an? Das wäre eine einfache Lösung.

Anders als andere Verkehrsverbände sind wir kein Unternehmensverbund, sondern ein Verbund von Aufgabenträgern. Unsere Gesellschafter sind die Länder Berlin und Brandenburg, die Landkreise sowie die kreisfreien Städte. Um den Vertrieb in unseren Aufgabenbereich aufzunehmen, bräuchten wir eine Satzungsänderung. Es wäre aber möglich, wenn ein Verkehrsbetrieb vorangehen würde und das Deutschlandticket über die VBB-Plattform im Internet vertreibt. Über unsere App sind schon jetzt bestimmte Fahrscheine zu haben. Aber wie gesagt, entweder eine Satzungsänderung oder ein Betrieb müßte die Führung übernehmen.

“ Bei der Pünktlichkeit haben wir noch Nachholbedarf.

Ute Bonde

Werden Einzelfahrausweis, Tages- und Umweltkarte in absehbarer Zeit Nischenprodukte werden?

<https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/nahverkehr-neue-vbb-chefin-ute-bonde-wir-koennten-in-berlin...>

Diese Tarifprodukte werden zunächst weiterhin verkauft. Schließlich gibt es objektive Gründe, sich für sie zu entscheiden. Ein Beispiel: Während Deutschlandtickets nur für jeweils eine Person gelten, sind Umweltkarten übertragbar, sie dürfen also auch von anderen genutzt werden. Auch darf man mit ihnen einen größeren Hund und abends sowie am Wochenende Erwachsene und Kinder ohne Aufpreis mitnehmen. Vereinbart ist, daß alle bisherigen Tickets zunächst im Angebot bleiben, bis im nächsten Jahr eine bundesweite Auswertung erfolgt. An diese Vorgabe halten wir uns.

Wenn noch mehr Menschen das Deutschlandticket kaufen: Brauchen wir dann überhaupt noch so viele Fahrkartenautomaten?

Wohl kaum. Komplette Abschaffung werden wir absehbar die Automaten nicht, aber künftig wird es sicherlich weniger Fahrscheinautomaten geben. Zum einen hat der digitale Vertrieb schon vor der Einführung des Deutschlandtickets immer mehr an Bedeutung gewonnen. Zum anderen wird zu Recht gefragt, ob wir wirklich viele verschiedene Tickets brauchen. Unser Fahrscheinsystem muß einfacher werden.

Manche halten 49 Euro im Monat für ein personengebundenes Jahresabo für zu teuer. Gefordert werden verbilligte Versionen für bestimmte Bevölkerungsgruppen. Halten Sie das für sinnvoll?

Meine Familie ist fünfköpfig. Ich glaube nicht, daß wir uns vor einigen Jahren fürs Deutschlandticket entschieden hätten. Weil es nur für jeweils eine Person gilt, hätten wir fünf Deutschlandtickets gebraucht. Das wäre für uns nicht attraktiv und zu kostspielig gewesen. Wir müssen schauen, wo es sinnvoll wäre, zusätzliche Angebote zu schaffen. Wichtig wäre es aber, daß sie bundesweit gelten und zur Vereinfachung des Tarifsystems insgesamt beitragen.

Das 29-Euro-Ticket in Berlin gibt es seit dem 1. Mai nicht mehr. Wird es wiederkommen?

Das kann ich Ihnen nicht sagen. Das entscheidet nicht der Verkehrsverbund, dafür sind die Länder zuständig. Derzeit steht das Thema bei uns nicht auf der Tagesordnung.

“ Künftig wird es sicherlich weniger Fahrscheinautomaten geben.

Ute Bonde

Es gibt Kritik, daß das Deutschlandticket Fernpendeln fördert und vor allem der Mittelschicht nutzt.

Das kann ich schwer nachvollziehen. Nicht nur Angehörige der Mittelschicht müssen über weite Strecken pendeln. Mit dem neuen Ticket wird ein wichtiges Thema adressiert: Gerechtigkeit. Für viele Menschen stellt das Ticket eine finanzielle Entlastung dar. Ich könnte übrigens noch nicht in allen Details sagen, wie sich das neue Angebot in den kommenden Jahren auswirken wird. Der Markt ist sicher noch nicht erschöpft. Es gibt viele Menschen, die auf Neues verhalten reagieren und sich erst mal umschaun, wie es bei anderen läuft.

Wird das Deutschlandticket die Zahl der Bus- und Bahnnutzer dauerhaft in die Höhe treiben?

Ob das gelingt, hat nicht nur mit dem Ticket zu tun. Es wird vor allem davon abhängen, ob wir es schaffen, die Attraktivität, die Qualität, also das Angebot, die Zuverlässigkeit und die Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs zu steigern. Ein weiteres, äußerst wichtiges Thema ist die Reisegeschwindigkeit. Kommen die

Menschen schneller mit der Bahn als mit dem Auto von A nach B? Eine Umfrage des Mobility Institute Berlin hat ergeben, daß die Reisezeit für viele Menschen ein bedeutendes Kriterium ist. Für mich folgt daraus: Wenn ich den Autoverkehr und den öffentlichen Nahverkehr so gestalte, daß der öffentliche Nahverkehr Zeitvorteile bietet, können wir viel gewinnen.

Beim Ausbau des Schienennetzes müßten die Verantwortlichen also noch eine Schippe drauflegen?

Absolut. Wo es möglich ist, brauchen wir zusätzliche Strecken. Wo das nicht oder noch nicht geht, müssen wir den Busverkehr mit Hilfe weiterer Busspuren, Vorrangschaltungen und Expreßlinien beschleunigen. Beim Tempo sind wir bei einem spannenden Thema.

Was meinen Sie?

Anfang Mai war ich mit Vertretern der BVG, der Senatsverwaltung für Mobilität und dem früheren Staatssekretär Jens-Holger Kirchner auf dem Testgelände von Max Bögl in der Oberpfalz. Hier sind wir mit der Magnetschwebbahn gefahren, die das Unternehmen dort erprobt. Der Charme dieses Systems liegt darin, daß es nicht nur Personen, sondern auch Güter sehr schnell und in dichtem Takt befördert. Alle 20 Sekunden könnten Container fahren, Weichen würden zu Ladestationen führen. Ein cooles System! Der Charme liegt auch darin, daß der Bau deutlich kostengünstiger wäre als der U-Bahn-Bau.

Die Firma Max Bögl hat bereits 2016 vorgeschlagen, den Flughafen BER und den U-Bahnhof Rudow mit einer Magnetschwebbahn zu verbinden. 2020 beschloß der Landesvorstand der CDU Berlin, sich für den Bau eines solchen Transportsystems einzusetzen. Was sagen Sie, sollte in Berlin eine Magnetschwebbahn fahren?

Generell bin ich jemand, die eher für Visionen steht und die lieber Ideen hat als sich von vornherein zu beschränken. Wir könnten in Berlin eine Magnetschwebbahn testen. Was spricht dagegen? Aus unserer Sicht wäre es möglich und sinnvoll, eine solche Technik auszuprobieren. Es wird jetzt um die Bewertung gehen, für welche innerstädtische Verbindung ein Pilotprojekt in Angriff genommen werden könnte. Was die Strecke anbelangt, könnte das BVG-Konzept „Expreßmetropole Berlin“ Anregungen geben.

Darin sprechen sich BVG-Angebotsplaner dafür aus, das Berliner U-Bahn-Netz massiv auszubauen. Aus den derzeit 147 Kilometern Strecke sollen 318 Kilometer werden.

Auch bei diesem Thema gibt es neue Entwicklungen. Zu Recht wird kritisiert, daß bislang bei der Betonproduktion und beim Tunnelbau erhebliche Mengen Kohlendioxid freierwerden. Bei Max Bögl hieß es dazu, daß es möglich sei, spürbar klimafreundlicher zu bauen und den Ausstoß von Kohlendioxid um rund 40 Prozent zu senken. Die Branche hat also auf die Bedenken reagiert. Wir müssen die Wirtschaft und die Wissenschaft mit ins Boot nehmen. Dann wird es uns gelingen, ein nachhaltiges Konzept zum Ausbau des Berliner U-Bahn-Netzes zu erarbeiten. Mit diesem Konzept sind wir gerade beschäftigt. Im Herbst oder Winter 2023 soll gemeinsam mit Hamburg ein Symposium zum U-Bahn-Bau stattfinden.

U-Bahn-Projekte sind langwierig und kostspielig. Viel schneller ließen sich mit dem Ausbau des Straßenbahnnetzes Erfolge für die Fahrgäste erringen.

Alle Verkehrsträger müssen betrachtet werden, und dann ist zu entscheiden, wo welcher Verkehrsträger sinnvoll ist. Für die U-Bahn spricht, daß sie oberirdisch auf den Straßen niemandem Verkehrsraum wegnimmt. Außerdem hat sie eine größere Kapazität als zum Beispiel der Bus oder die Straßenbahn. Daß die U-Bahn schnell und witterungsunabhängig ist, sind weitere Pluspunkte. Aber natürlich wird es auch Fälle

geben, in denen die Straßenbahn oder der Bus das Mittel der Wahl ist.

Bislang gibt es in Berlin nur eine Seilbahn, in Marzahn. Halten Sie Seilbahnen für sinnvolle Ergänzungen des Verkehrsnetzes in Berlin und Brandenburg?

Seilbahnen könnten das Berliner Verkehrsnetz ergänzen. Auch bei diesem Thema gilt: Wir brauchen einen Piloten, und wir müssen Neues ausprobieren. Ich hielte es für sinnvoll, an einer passenden Stelle eine Seilbahn zu bauen und dieses Verkehrssystem ausgiebig zu testen. Wenn ich zum Beispiel in den Westen Berlins schaue, frage ich mich: Warum sollte keine Seilbahn über die Havel hinwegfahren? Eine Verbindung zwischen Gatow oder Kladow auf der einen und Wannsee auf der anderen Seite würde dazu beitragen, Umwege zu ersparen, die Reisezeit zu verringern und den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen. Wir müssen in Berlin auch beim Verkehr visionär denken. Ein Visionär zu sein bedeutet, nicht mehr im Status quo zu verharren und neue Dinge erproben.

“ Seilbahnen könnten das Berliner Verkehrsnetz ergänzen.

Ute Bonde

Bei Grünheide östlich von Berlin will Tesla mit zusätzlicher Infrastruktur dafür sorgen, daß Beschäftigte mit der Bahn zur Arbeit kommen. Ist das aus Ihrer Sicht ein Modell?

Ich finde es richtig, je nach Fall zu prüfen, ob man private Investoren in die Pflicht nimmt, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten. Wenn Unternehmer wie Kurt Krieger Ideen für die Bebauung der Elisabethhöhe in Pankow entwickeln, sollte die Infrastruktur eine Rolle spielen. Auch wenn es zu einer Randbebauung des Tempelhofer Felds kommen sollte, könnten Private aktiv werden, damit Verkehrsanlagen fertig bereitstehen, wenn die neuen Häuser bezogen werden. Dort ginge es darum, einen S-Bahn-Haltepunkt am Ring einzurichten. Auf dem Tempelhofer Feld könnte auch eine Magnetschwebbahn verkehren. Eine Ringstrecke könnte die Randbebauung erschließen.

Zurück in die Gegenwart. Wann werden Sie das nächste Mal den Berliner Nahverkehr nutzen?

Heute abend. Dann geht es mit der S-Bahn nach Hause.

Rückblick Pro-Transrapid 2: Erfolg der Bürgerbewegung beim Streit um Transrapidstrecke HH-B

<https://taz.de/Volksbegehren-gegen-Transrapid-gescheitert/!1355944/>

■ Nach Brandenburg nun Initiative in Berlin

Volksbegehren gegen Transrapid gescheitert

Potsdam (dpa) – Das Volksbegehren gegen den Transrapid in Brandenburg ist gescheitert. Statt der erforderlichen 80.000 gültigen Unterschriften kamen nach offiziellen Angaben nur 69.570 Stimmen gegen das umstrittene Projekt zusammen. Das teilte der Landesabstimmungsleiter Arnd Steenken gestern in Potsdam mit. „Wir sind sehr enttäuscht“, sagte Koordinator Friedrich Heilmann. Gleichzeitig kündigte er an, daß damit der Widerstand gegen den Transrapid nicht beendet sei. Voraussichtlich im April soll in Berlin eine Volksinitiative gegen den Transrapid gestartet werden.

Der Transrapid soll ab 2005 die Strecke zwischen Hamburg und Berlin in einer Stunde zurücklegen. Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) rechnet mit dem Baubeginn noch in diesem Sommer. Mit dem negativen Ergebnis ist nach dem Volksbegehren gegen den Havelausbau bereits zum zweiten Mal ein brandenburgisches Volksbegehren gegen ein Milliardenprojekt gescheitert.

vom 4. 3. 1998

Von Pro-Transrapid mit Sitz in Perleberg erhielten wir nach unserer Gründung die Erlaubnis, den Namen für unsere Homepage zu nutzen. Weitere rückblickende Informationen gibt es weiter unten.

Vor 25 Jahren: Das Eisenbahnunglück von Eschede und vertane Chancen

Warum ein Transrapid-Netz hätte Leben retten können: Gedanken zum Jahrestag des Eschede-Bahnunglücks

Am Jahrestag des Eschede-Bahnunglücks von 1998 erinnern wir uns an die tragischen Ereignisse dieses Tages und was wir aus ihnen lernen können. Ein Transrapid-Netz hätte das Unglück möglicherweise verhindern können und so viele Leben retten können. In diesem Artikel möchten wir über das Thema diskutieren und herausfinden, inwiefern ein solches Netz Leben hätte retten können.

Das Eschede-Bahnunglück war ein Wendepunkt in der Geschichte des deutschen Schienenverkehrs. 101 Menschen starben, als der ICE 884 am Morgen des 3. Juni entgleiste und gegen eine Betonbrücke prallte. Die Ursache für das Unglück war ein Raddefekt an einem Rad eines Wagens, was zu einer Entgleisung führte.

Ein Transrapid-Netz hätte dieses Unglück möglicherweise verhindern können. Der Transrapid ist eine Magnetschwebbahn, die aufgrund ihrer Technologie keine Räder benötigt und somit auch nicht von Radschäden betroffen sein kann. Ein solches Netz wäre zudem mit höheren Reisegeschwindigkeiten zu betreiben gewesen als dasjenige für herkömmliche Züge.

Doch es geht nicht nur um die Vermeidung von Unfällen wie dem Eschede-Unglück – ein Transrapid-Netz würde generell mehr Sicherheit im Schienenverkehr bieten. Durch neue im Betreiberkonzept angedachte Verfahren (z.B. kontinuierliche lasergestützte 3D-Vermessung des Fahrwegs während des normalen Fahrbetriebs) könnten Streckenabschnitte besser überwacht werden und bei Problemen sofort reagiert werden.

Leider wurde das geplante deutsche Transrapid-Netz nie vollständig realisiert - lediglich eine vom finalen Rückbau bedrohte Teststrecke ohne Fahrzeug existiert noch heute in Niedersachsen. Allerdings wird derzeit noch eine langsamere Variante einer Magnetbahn, gedacht für den ÖPNV, zur Anwendungsreife gebracht. Dies findet auf der Teststrecke des "Transport-System Bögl" (TSB) im fränkischen Sengenthal statt.

Doch gerade an diesem Jahrestag sollten wir uns erneut mit dieser Thematik auseinandersetzen:

Wie viel Sicherheit sind wir bereit zu investieren? Und welche technologischen Fortschritte können dazu beitragen?

Wir dürfen nicht vergessen, daß jedes Leben kostbar ist – jeder einzelne Todesfall durch einen vermeidbaren Unfall im Schienenverkehr ist einer zu viel. Ein Transrapid-Netz hätte Leben retten können – und vielleicht ist es an der Zeit, erneut über diese Möglichkeit nachzudenken.

Was geschah bei dem Unglück?

Am 3. Juni 1998 um 5:47 Uhr [startete](#) der Intercity-Expres 844 "Wilhelm Conrad Röntgen" in München mit dem Ziel Hamburg [1]. Der Zug sollte um 12 Uhr in der Hansestadt eintreffen. Doch die Fahrt endete in einer Katastrophe. Um 10:33 Uhr verließ der ICE den Hauptbahnhof in Hannover und hatte fast 300 Passagiere an Bord, darunter viele Kinder. Als der Zug mit knapp 200 Kilometern pro Stunde durch die Lüneburger Heide raste, gab es plötzlich einen lauten metallischen Schlag. Ein Radreifen war gebrochen und hatte sich explosionsartig geöffnet, wodurch ein Teil des Fußbodens unter zwei Sitzen aufgewölbt wurde. Ein junger Mann sprach den Schaffner an und bat ihn, mit nach vorne zu kommen. Währenddessen fuhr der Zug weiter, das Rad ohne Reifen rollte nur noch auf der Radscheibe. Erst später wurde bekannt, daß sich das Metallstück im Radkasten verkeilt hatte. Die Chronologie dieser Katastrophe und die anschließenden Rettungsarbeiten sind bis heute unvergessen.

Um 10.59 blieb kurz vor Eschede ein Radreifen im Wagenboden stecken und riß eine Weiche hoch. Die entgleisten Räder prallten gegen eine weitere Weiche und zwangen die hinteren Räder des dritten Wagens auf ein Nebengleis, wo auch sie entgleisten. Der hintere Teil des Zuges brach aus und die Kupplung zwischen dem dritten und vierten Wagen riß. Der dritte Wagen prallte gegen einen Pfeiler der Rebberlaher Brücke, während der vierte Wagen noch unter der Brücke durchfuhr, bevor diese zusammenbrach und dann Böschung hinunterstürzte. Die herabfallenden Brückenteile begruben die Hälfte des fünften Wagens unter sich. Die nachfolgenden Waggons wurden wie ein Zollstock ineinander geschoben und zerschellten an den Trümmern der Brücke. Lediglich der vordere Triebkopf und die ersten beiden Wagen blieben nahezu unbeschädigt. Der Lokführer bemerkte nur einen Ruck und kam nach einer Zwangsbremmung rund zwei Kilometer hinter der Unglücksstelle zum Stehen. Schließlich erhielt er durch den Fahrdienstleiter aus dem Bahnhof Eschede über Funk die schreckliche Nachricht: "Du bist hier allein vorbeigefahren. Du bist entgleist!"

Um 11:03 Uhr heulten die Sirenen auf, nachdem erste Notrufe über ein Zugunglück eingegangen waren. Aufgeschreckte Anwohner eilten zum Unfallort, um verletzte Passagiere zu retten. Krankenwagen trafen kurz darauf ein. Innerhalb weniger Minuten wurde in Eschede Großalarm ausgelöst. Damit wurden Bundeswehr, Technisches Hilfswerk und weitere Feuerwehren zur Unterstützung angefordert. Eine nahegelegene Lagerhalle wurde zum Notlager umfunktioniert. Radiostationen unterbrachen ihr Programm und berichteten von dem schweren Unglück. Die Rettungskräfte hatten sich durch Trümmer zu kämpfen, um zu den Eingeschlossenen zu gelangen. Sie hatten Schwierigkeiten, Zugang zu den Waggons zu bekommen. Ein Hubschrauber startete um 12:05 Uhr mit einem Schwerverletzten an Bord. Über 1.000 Helfer eilten zur Unglücksstelle. Um 12:30 Uhr wurde vor Ort der Katastrophenfall ausgerufen. Die Bergung der ersten Toten aus den Trümmern der zerstörten Waggons begann. Um 13:45 Uhr wurde der letzte Verletzte mit einem Hubschrauber in ein Krankenhaus geflogen. Danach wurden nur noch Tote geborgen.

Hätte so etwas auch beim Transrapid geschehen können?

Auch bei der Magnetschnellbahn gab es am 22.09.2006 ein schreckliches Unglück mit 23 Todesopfern innerhalb des Versuchsbetriebs, bei dem inoffiziell bei einer außerplanmäßigen Besucherfahrt eine Besuchergruppe mitfahren durfte und welches eindeutig auf menschliches Versagen zurückzuführen war. Ein auf dem Fahrweg noch befindliches Wartungsfahrzeug wurde schlichtweg vergessen.

Hierzu merkte der Verkehrsexperte Kevin C. Coates in der National Geographic Sendung „Der Shanghai-Maglev Transrapid“ folgendes an:

„Ein schlimmes Ereignis, das nicht hätte passieren dürfen. Allerdings versagte nicht die Technik. ... Natürlich war das Unglück in Deutschland furchtbar. Mir sind jedoch einige Fakten aufgefallen:

Am wichtigsten ist wohl, daß es keinen Feuerball gegeben hat, denn Magnetschwebbahnen benötigen keinen explosiven Treibstoff ... Sehen Sie, ein abgestürztes Flugzeug fängt Feuer. Auch bei Pkw- oder Lkw-Unfällen brennt es häufig. Bei diesem System passiert das nicht. Außerdem ist der Zug nicht vom Fahrweg gestürzt, obwohl er gegen ein 60-Tonnen-schweres Wartungsfahrzeug prallte. ... Das Fahrzeug brach nicht aus, entgleiste nicht. ... Ich behaupte sogar, daß ein solcher Unfall [Anm.: wie in Lathen] auf einer kommerziellen Strecke nicht passieren kann. ...“

Aufgrund dieser Aussage können wir davon ausgehen, daß ein derart verheerendes Unglück vergleichbar mit dem Fall Eschede beim Transrapid technisch nicht möglich sein kann. In einem regulärem Fahrbetrieb in einem öffentlichen Streckennetz wären Fahrzeuge aller Art eindeutig lokalisierbar und Fahrwege würden nicht zur Nutzung freigegeben werden, wenn sie auf irgendeine Art belegt wären.

Gab es Unterschiede bei der Aufarbeitung der Unfälle?

In Spanien mußte der verunglückte Transrapid sogar für eine Karikatur erhalten, was man durchaus als Verhöhnung der Opfer ansehen kann⁴.



Den Bloggern einer spanischen Satire-Homepage (links) dürfte beim Anblick des schrecklichen Bildes vor knapp 10 Jahren (rechts) das Lachen im Halse steckengeblieben sein. (Quelle: Screenshots von archipelagomachango.com bzw. El Mundo)

Nach dem Unglück begannen Politiker, die die Magnetschwebetechnologie unterstützten, von dieser abzurücken, vermutlich aus Sorge um Wählerstimmen.

Der Leiter der Transrapid-Versuchsanlage und sein Stellvertreter, später auch zwei Fahrdienstleiter wurden angeklagt und verurteilt. Das technische System wurde anfänglich bis zur vollständigen juristischen Aufarbeitung und der Feststellung des menschlichen Versagens diskreditiert, was dadurch dessen Vermarktung behinderte.

Nach dem Eschede-Unglück hätten sich auf vergleichbarer Ebene hingegen Mitglieder des damaligen Bahnvorstands juristisch verantworten müssen. [Angeklagt](#) wurden jedoch nur drei Ingenieure aus der mittleren Hierarchie, die seitens der Opfervertreter als Bauernopfer galten. Das Verfahren wurde ergebnislos eingestellt [2].

Das Rad-Schiene-System mit der Möglichkeit des Entgleisens von Zügen wurde dadurch nicht wirklich in Frage gestellt, und es wurden nur unzureichend Konsequenzen aus dem Unglück gezogen.

Denn am 9. Juli 2008 entgleiste der ICE 518 bei seiner Ausfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof auf der Hohenzollernbrücke aufgrund eines [Achsbruchs](#) [3]. Der Zug war zuvor von Frankfurt am Main aus mit einer gebrochenen Radsatzwelle bis zu 330 Stundenkilometer schnell Richtung Köln gefahren. Wie durch ein Wunder gab es für 250 Fahrgäste nicht die Wiederholung der Eschede-Katastrophe mit rund 2,7-facher Bewegungsenergie.

Warum hätte ein Transrapid-Netz Leben retten können?

Ein Transrapid-Netz hätte Leben retten können, weil es eine schnellere und sicherere Alternative zum konventionellen Schienenverkehr darstellt. Das Eschede-Bahnunglück vor 25 Jahren hat gezeigt, wie verheerend die Auswirkungen eines Zugunglücks sein können. Nicht nur die vielen Todesopfer und Verletzten waren tragisch, sondern auch die langfristigen Folgen für die Überlebenden wie Traumata und gesundheitliche Probleme. Ein Transrapid-Netz hätte möglicherweise dazu beigetragen, solche Unfälle zu vermeiden,

⁴ vgl. GFM-Jahresheft 2013, „Da gab es doch den Unfall ...“, S. 60

da es aufgrund seiner Technologie keine Kollisionen geben kann und eine höhere Geschwindigkeit bei gleichzeitig besserer Stabilität ermöglicht. Obwohl ein solches Netz teurer gewesen wäre als herkömmliche Züge, hätte es möglicherweise langfristig Kosten eingespart durch reduzierte Unfälle und bessere Gesundheit der Passagiere.

Welche Vorteile hat das Transrapid-System im Vergleich zur konventionellen Eisenbahn?

Das Transrapid-System bietet gegenüber der konventionellen Eisenbahn mehrere Vorteile, die im Hinblick auf die Sicherheit von Passagieren und Personal von großer Bedeutung sind. Durch das Fehlen von Rädern und Schienen ist der Transrapid unabhängig von Witterungsbedingungen und kann auch bei Sturm oder Schnee ohne Einschränkungen fahren. Zudem ermöglicht das elektromagnetische Antriebssystem eine höhere Geschwindigkeit als bei herkömmlichen Zügen, was zu kürzeren Reisezeiten führt. Eine weitere große Stärke des Transrapid ist seine Fähigkeit, Kurven mit einem Radius von bis zu 400 Metern zu durchfahren, was den Bau von geraden Streckenabschnitten überflüssig macht. All diese Vorteile machen den Transrapid zu einer vielversprechenden Alternative zur konventionellen Eisenbahn und sollten bei zukünftigen Planungen für den öffentlichen Verkehr berücksichtigt werden.

Wie sieht es heute mit der Umsetzung von Transrapid-Projekten aus?

Heute, 25 Jahre nach dem tragischen Bahnunglück von Eschede, stellt sich die Frage: Wie sieht es heute mit der Umsetzung von Transrapid-Projekten aus? Leider gibt es in Deutschland keine neuen Projekte in dieser Art. Das letzte Projekt, welches geplant war, wurde 2008 aufgrund von angeblich zu hohen Kosten und fehlender politischer Unterstützung gestoppt. In China hingegen gibt es seit 2002 eine Transrapid-Strecke zwischen Shanghai und dem Flughafen Pudong und viele Magnetbahn-Eigenentwicklungen, die im urbanen Bereich getestet werden oder bereits Fahrgäste transportieren. Auch in Japan wird bereits an einer Hochgeschwindigkeitsstrecke gearbeitet. Es scheint also möglich zu sein, ein solches Verkehrssystem umzusetzen. Dies gilt ebenfalls für langsamere Magnetbahnen, die als ÖPNV-Varianten konzipiert sind und ebenfalls verschleißarm sind, äußerst sicher betrieben werden können und keinen Feinstaub emittieren.

Angesichts der Vorteile des Transrapid, wie Geschwindigkeit und Sicherheit, sollte über eine erneute Diskussion dieses Themas nachgedacht werden. Doch bis dahin bleibt uns nur die Erinnerung an das Eschede-Unglück und die Hoffnung auf eine zukünftige Verbesserung des Bahnverkehrs.

Fazit: Eine Chance für die Zukunft?

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß das Eschede-Bahnunglück ein einschneidendes Ereignis in der Geschichte der deutschen Bahn darstellt. Auch wenn es mittlerweile viele Verbesserungen und Sicherheitsmaßnahmen gibt, ist es wichtig, sich immer wieder bewußt zu machen, daß es noch viel zu tun gibt. Die Idee eines Transrapid-Netzes mag zwar utopisch klingen, aber sie könnte tatsächlich eine Möglichkeit bieten, um zukünftige Unfälle zu verhindern. Es ist wichtig, daß wir uns nicht nur auf die Vergangenheit konzentrieren, sondern auch in die Zukunft denken und innovative Lösungen finden. Das Eschede-Bahnunglück sollte uns daran erinnern, wie kostbar das Leben ist und wie wichtig es ist, alles zu tun, um es zu schützen. Ein Transrapid-Netzwerk für den Fernverkehr, aber auch ein untergeordnetes TSB-Netz für den Nahverkehr könnte nicht nur die Sicherheit im Schienenverkehr erhöhen, sondern auch zu einer schnelleren und effizienteren Beförderung von Menschen und Gütern beitragen. Es ist an der Zeit, daß wir uns erneut mit dieser Technologie auseinandersetzen und sie weiterentwickeln.

Neben technischen Verbesserungen müssen aber auch menschliche Fehlerquellen minimiert werden. Dazu gehört eine bessere Ausbildung des Personals sowie ein

Bewußtsein für Risiken im Umgang mit Zügen. Auch die Überwachung der Infrastruktur muß verbessert werden, um mögliche Gefahren frühzeitig erkennen zu können.

Das Eschede-Bahnunglück war ein tragisches Ereignis, das uns noch heute nachdenklich stimmt. Doch aus diesem Unglück können wir lernen und unsere Zukunft sicherer gestalten – sowohl im Schienenverkehr als auch in anderen Bereichen des Lebens. Wir dürfen niemals vergessen: Jeder Unfall ist einer zu viel!

Die GFM-eV fordert darüber hinaus ein Tempolimit zur Erhöhung der Sicherheit des Rad-Schiene-Verkehrs, zur Reduktion der verschleißbedingten Betriebskosten und zur Verringerung von Feinstaubemissionen durch Abrieb:

Tempo 200 für ICE & Co. - der Radreifen zuliebe

Michael Dittmer

© 2023 GFM-eV [4]

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1]<http://www.ndr.de/geschichte/schauplaetze/Zugunglueck-Eschede-Wie-ein-Radreifen-zur-Katastrophe-fuehrte.eschede4.html>

[2]http://rp-online.de/panorama/deutschland/kritik-an-ice-ermittlern_aid-12164447

[3]<http://www.ndr.de/geschichte/schauplaetze/Nach-dem-Zugunglueck-von-Eschede-Ein-Prozess-ohne-Urteil.eschede6.html>

[4]<http://gfm-magnetbahn.org/de/news/2023/0603/index.html>

— Werbung (gefunden bei digitalcourage.de, Markus Hamid [CC-BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)) —



**Bahn fahren verbindet -
Sie mit Google.**

DB Schnüffel-Navigator: Mehr Tracker. Mehr Spaß (für Andere).

#DBTracking
digitalcourage.de/db-tracking

30 Jahre Deutsche MagnetBahn Initiative Aktiengesellschaft

Feier am 08.06.2023, Opfermoor, Niederdorla bei Mühlhausen/Thüringen

Gesellschaft zur Förderung
der Magnetschwebetechnologie e.V.

Ulrich Tang
45141 Essen
Hallostraße 16
Tel. 0201 661001
Tel. 01577 111 555 3
20.04.2023

Liebe Vereinsmitglieder!

Nach 30 Jahren absoluter Erfolglosigkeit, mit der Gründung einer Aktiengesellschaft und vielen Aktivitäten den Bau einer MagnetBahn in Deutschland sowie deren Anbindung ans Ausland zu unterstützen, habe ich die Hoffnung immer noch nicht aufgegeben: Wir brauchen dringend die Magnetbahntechnik für unsere Verkehrsprobleme besonders beim Güter-, aber auch Personenverkehr. U.a. war ich bei den Verkehrsministerien in Prag, Bern und Den Haag sowie bei Wirtschaftstagen der CDU in Berlin habe ich zwei bayerische Bundesverkehrsminister um ein Gespräch gebeten - erfolglos! 1993 hat mich ein Mitarbeiter des Bundesverkehrsministeriums/Bonn in einem Telefongespräch gefragt: „Wie viel Geld haben Sie denn?“ Meinen Zorn gegen diese staatliche Arroganz will ich nach 30 Jahren mit der Feier im Opfermoor ausdrücken. Einen Film dazu über

„Mindestens eine Mrd. Euro für den Start einer MagnetBahn in Deutschland“
stelle ich ins Internet und trotz so dieser ganzen unsäglichen Entwicklung!

Zeitplan für den 08.06.2023:

13.00 - 14.00 Mittagessen

14.00 - 14.30 Führung Opfermoor

Ab 14.30 Kaffee

15.00 Begrüßung durch Vorstand Ulrich Tang

15.00 - 16.30 Ausgewählte Fragen und Diskussion mit Prof. Flessner:

- 1. Können Sie Probleme bei der Einführung der Magnetbahn beschreiben?**
- 2. Warum ist die „Weiche“ so wichtig für den Güter- und Personenverkehr?**
- 3. Welche Feinstaubproblematik tritt z. Z bei Straßenfahrzeugen auf?**
- 4. Welche Feinstaubproblematik haben wir bei der Eisenbahn?**
- 5. Keine unterschiedlichen Magnetbahnen für den Nah- und Fernverkehr?**
- 6. Welche besonderen Vorteile hat das Betonschleuderverfahren bei der Bauzeit, Nutzung der Leerräume für Strom und Gas (Wasserstoff) etc.?**

Zusammenfassung:

Die Magnetbahn sollte langfristig aus Umwelt- und Produktivitätsgründen wesentliche Teile des Güter- und Personenverkehrs automatisiert ersetzen!

Ab ca. 16.30 Freie Diskussion und Gespräche

Freitag, 09.06.2023

10.00 Uhr Konzert mit der Bachorgel in der Divi-Blasi-Kirche in Mühlhausen.
Danach kann auf Wunsch eine Führung durch Mühlhausen vereinbart werden.

30-Jahr-Feier der Deutsche MagnetBahn Initiative AG: Ein Symbol des Zorns



Ein symbolisches Begräbnis (Quelle: Neuroflash-Bildgenerator)

Ulrich Tang, der Vorstand der Deutsche MagnetBahn Initiative AG, wählte für die 30-Jahr-Feier am 08.06.2023 mit dem Ort Opfermoor seine alte Heimat aus und lud auch dortige Schulfreunde ein.



Ulrich Tang kann sich gut erinnern, dieses Plakat damals gesehen zu haben (Quelle: FAZ)

Aufgewachsen in Thüringen unter russischer Besatzung erlebte er in der Umgebung von Mühlhausen wenige Tage nach seinem achten Geburtstag den unterdrückten Volksaufstand am 17. Juni 1953, der im selben Monat des Firmenjubiläums seinen 70-jährigen Gedenktag hatte. Die damaligen Ereignisse brachten ein paar Wochen später seinen Vater auf dem Rückweg aus der russischen Kriegsgefangenschaft dazu, seine Frau per Telegramm aufzufordern, mit den Kindern von einem Verwandtenbesuch im Sauerland nicht wieder nach Ostdeutschland zurückzukehren. So fand Ulrich Tang seine neue Heimat in Nordrhein-Westfalen, wo er nach dem Fall der Mauer sein Unternehmen aufbaute.

Die [Deutsche MagnetBahn Initiative AG](#) [1] wurde am 14. Mai 1993 gegründet, um die Entwicklung von Magnetbahnstrecken im wiedervereinigten Deutschland voranzutreiben. Ulrich Tang stellte sie u.a. auf der Maglev 2016 in Berlin vor und trat nach der Konferenz in die GFM-eV ein. Diese innovative Initiative verfolgte bis jetzt das Ziel, eine zukunftsfähige Verkehrsform zu etablieren, die sowohl umweltfreundlich als auch effizient ist. Die Vision hinter der Magnetbahn ist es, eine schnelle und zuverlässige Verbindung zwischen den wichtigsten Städten Deutschlands zu schaffen und damit einen bedeutenden Beitrag zur Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme zu leisten. Die Magnetbahntechnologie verspricht nicht nur kürzere Reisezeiten, sondern auch eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Vergleich zu herkömmlichen Verkehrsmitteln.



*Eine Sammelaktie zu einem Ausgabepreis von 2500 DM
(Quelle: Deutsche MagnetBahn Initiative AG)*

Als „Eurorapid“ zielt diese ambitionierte Vision darauf ab, nicht nur die Mobilität innerhalb Deutschlands zu verbessern, sondern auch eine Brücke zu anderen europäischen Metropolen zu schlagen. Die Magnetbahn-Technologie ermöglicht es, große Entfernungen in kürzester Zeit zu überwinden und bietet damit eine attraktive Alternative zu herkömmlichen Verkehrsmitteln.

Das Netz sollte sich über ca. 1750 km erstrecken und insgesamt 42 Großstädte verbinden. Die umfangreiche Planung berücksichtigte sowohl die bestehenden Verkehrsströme als auch die Bedürfnisse der Reisenden. Die Hauptstrecken wurden strategisch gewählt, um die am stärksten frequentierten Routen zu bedienen und gleichzeitig ländliche Regionen anzubinden.

Trotz mehrfacher Anläufe zur Realisierung des Projekts sah sich Ulrich Tang mit erheblichen Herausforderungen konfrontiert. Insbesondere politische Widerstände haben den Fortschritt immer wieder gehemmt. Insbesondere die Komplexität der Genehmigungsverfahren und die unterschiedlichen Interessen von Stakeholdern stellten immer wieder große Hürden dar. Letztendlich gelang es in den vergangenen 30 Jahren der Unternehmensgeschichte nicht, trotz bereit gehaltenen Kapitals eine Magnetbahnstrecke zu realisieren.⁵

Die 30-Jahr-Feier am Opfermoor am 08.06.2023 stellte eine emotionale Gedenkzeremonie dar, die den Unmut über staatliche Arroganz zum Ausdruck brachte. Diese Veranstaltung war nicht nur ein Akt des Erinnerns, sondern auch ein Aufruf zur Veränderung und zur Anerkennung der Herausforderungen, mit denen die Deutsche MagnetBahn Initiative AG konfrontiert gewesen ist. Die Teilnehmer, darunter Unterstützer der Initiative und engagierte Bürger, versammelten sich, um ihre Stimmen zu erheben und die Notwendigkeit einer innovativen Verkehrslösung in Deutschland zu bekräftigen.

Die Wahl des Ortes, das [Opfermoor von Niederdorla](#) [2], ist symbolisch und tief verwurzelt in der Geschichte der Region. Es ist eine bedeutende germanische Kultstätte, ein Fundplatz von archäologisch festgestellten Gegenständen, die dort als Opfergut und anhand der besonderen Fundsituationen einer absichtlichen Entäußerung erkannt wurden.

⁵ Ein ähnlicher Ansatz wurde zwischen 2003 und 2015 auf Initiative des ehemaligen GFM-Vorsitzenden Friedrich Wilhelm Merck von einer kommerziellen Ausgründung der GFM.eV, der Körperschaft EORORAPID GmbH und Co.KG, verfolgt. Er führte zu seinen Lebzeiten zu keinem Erfolg, siehe auch: GFM-Jahresheft 2020, „Vor 10 Jahren: GFM präsentiert Transrapid-Technologie in der Türkei“, S. 40-41

In diesem Sinne wurde im Rahmen der Zeremonie zur 30-Jahr-Feier ein Magnetbahn-Modell und Magnetbahn-Prospekte der weiteren staatlichen Ignoranz der Magnetschwebetechnologie geopfert.



Vorbereitung des Opferguts (Quelle: Dittmer, Nachbearbeitung mit Fawkes)

Die Zeremonie beinhaltete bewegende Reden von Ulrich Tang, dem Vorstand der Deutschen MagnetBahn Initiative AG, der eindringlich auf die Bedeutung einer modernen Verkehrsinfrastruktur hinwies. Tang betonte, daß die Magnetbahn nicht nur eine technische Innovation sei, sondern auch eine Antwort auf die drängenden Verkehrsprobleme Deutschlands.

Ulrich Tang sagte: „ ... Diese Veranstaltung ist eine große Enttäuschung und trotzdem ein phantastisches Zusammenkommen. Zusammen mit Professor Flessner haben wir alle Dinge mit der Magnetbahn noch einmal wiederholt und die Stärken der Magnetbahn noch einmal gezeigt ...“



*Eine Magnetbahn als archäologischer Fund zukünftiger Generationen?
(Quelle: Dittmer, Nachbearbeitung mit Fawkes)*

Mit dieser emotionalen Gedenkzeremonie wurde ein starkes Signal gesendet: Die Veranstaltung hat nicht nur das Bewußtsein für die Herausforderungen geschärft, sondern auch das Potential der Magnetbahn als nachhaltige Verkehrslösung hervorgehoben.

Michael Dittmer

© 2023 GFM-eV [3]

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <https://www.dmbahn.de/>

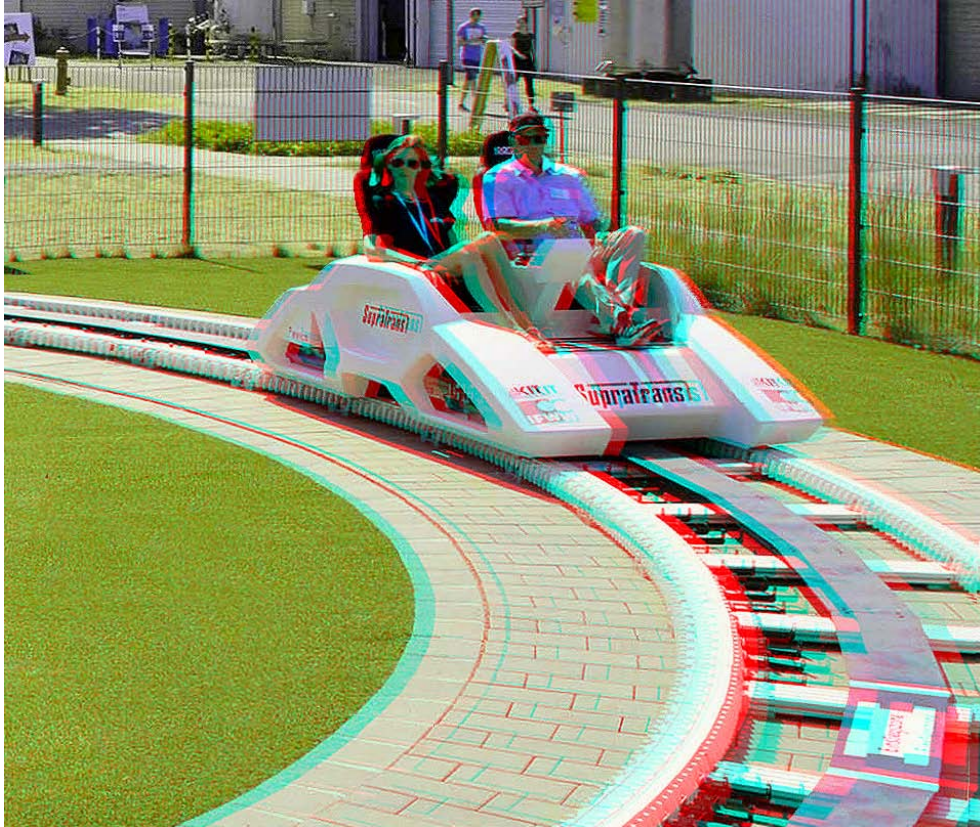
[2] <https://opfermoor.de/>

[3] <https://gfm-magnetbahn.org/>

Am 09.06.2023 um 10.00 Uhr fand für die Teilnehmer an der 30-Jahr-Feier ein Konzert mit der Bachorgel in der Divi-Blasii-Kirche in Mühlhausen statt. Dazu gab Oliver Stechbart auch eine Einführung in technische Details zur Orgel, z.B. deren Flötenregister und Zimbelstern. Prof. Flessner, der 1943 als 12-jähriger seine ersten Orgel-Unterrichtsstunden in Minden (Westfalen) erhielt, konnte sich daran rege beteiligen. U.a. sammelte er, wie er erzählte, seine Organisten-Erfahrungen - selbst bei Fliegeralarm - mit einer pneumatischen Orgel in einer Kirche, die trotz heftiger Bombenangriffe auf die Stadt mitsamt des Gebäudes unbeschadet geblieben ist.

SupraTrans-Demonstrationsfahrten während des Tags der offenen Tür am Karlsruhe Institute of Technology

Am 17.06.2023 fand am Campus Nord des Karlsruher Instituts für Technologie seit vier Jahren wieder ein [Tag der offenen Tür](#) [1] mit rund 25.000 Besucherinnen und Besucher statt. Unter den mehr als 200 Angeboten befanden sich auch neun verschiedene Stationen des Instituts für technische Physik (ITEP). Sie zeigten unter anderen Experimente zu einer Magnetschwebbahn, zum Vakuumschießen und Elektro-Magnete-Basteln.



Die SupraTrans-Versuchsanlage aus Dresden wurde in Karlsruhe wieder aufgebaut und in Betrieb genommen. (Quelle: Institut für technische Physik am Karlsruhe Institute of Technology, 3D-Aufbereitung durch GFM-eV)

Das Schwebexperiment fand auf dem Außengelände vor Gebäude 416 statt und hatte die Bezeichnung "Auf der schw(ä)ebenden Eisenbahn". Es ging hierbei um das Erleben und "ErFahren" des Quantenphänomens Supraleitung an der ITEP Open Air-Teststrecke für supraleitende Magnetschwebesysteme mit dem SupraTrans aus Dresden. Die Fahrversuchsanlage aus Dresden-Niedersedlitz wurde Ende Oktober 2017 dort abgebaut und zum Karlsruhe Institute of Technology transportiert⁶, wo sie inzwischen wieder aufgebaut worden ist, um die Magnetbahn für den Outdoor-Betrieb weiter zu entwickeln.

Michael Dittmer
© 2023 GFM-eV [2]

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):
[1] https://www.itep.kit.edu/tag_der_offenen_tuer.php/
[2] <https://gfm-magnetbahn.org/de/news/2023/0620/index.html>

⁶ Siehe GFM Jahresheft 2017 „Der SupraTrans zieht um nach Karlsruhe“ S. 47

AUS DER REGION



Auf Bestellung steuert der rot-weiße Shuttle-Bus auch Dörfer an, die bislang nicht vom ÖPNV bedient wurden.

FOTOS: BENNINGHAUS

Mobilität auf dem Land mit Bea

On-Demand-Service: Fazit fällt drei Monate nach dem Start positiv aus

VON SIMONE BENNINGHAUS

Meinerzhagen – Früher hätten sich viele „Dörfler“ überhaupt einen Bus gewünscht – jetzt kommt er sogar auf Bestellung und genau dann, wenn er benötigt wird. Flexible Mobilität auf dem Land – das ist das Konzept für das bis Ende kommenden Jahres angelegte „On-Demand“-Pilot-Projekt. Seit April ist „Bea“ zwischen Valbert und Meinerzhagen unterwegs. Bestellen – Einsteigen – Ankommen – nach drei Monaten fällt das Fazit dieses Angebots seitens der MVG positiv aus. Gleiches gilt auch für das Feedback der Kunden, die sich nahezu ausschließlich positiv äußerten, wie Jochen Sulies, Pressesprecher der MVG, auf Anfrage unserer Redaktion mitteilt.

Im Monat April, als das Service-Angebot für die Bewohner des ländlichen Raums an den Start ging – wurden 2576 Fahrgäste bei 1747 Fahrten zum Wunschzielort befördert. Dass diese Zahl im darauffolgenden Monat Mai etwas zurückging, erklärt der MVG-Sprecher mit dem kostenfreien Angebot zum Start



Bea kann per App bestellt werden.

im ersten Monat. 4,30 Euro kostet eine Tour von Meinerzhagen nach Valbert. Monatsabo, Schüler- oder Deutschland-Ticket sind ebenfalls gültig. Im Mai wurden danach bei 1486 Fahrten 1995 Fahrgäste befördert.

Die meisten Fahrten – 90 Prozent – werden von den Kunden per App gebucht, wo die Startzeit flexibel ausgewählt werden kann. Knapp 100 Haltestellen steuert Bea seit April an, darunter Haltepunkte in vielen Orten, in denen es bis dahin gar kein ÖPNV-Angebot gab.

Die meist nachgefragte Start-/Ziel-Relation ist die Verbindung zwischen Valbert-Zentrum (Kuhlen) und Mein-

erzhagen-Zentrum (Stadthalle beziehungsweise ZOB), wie MVG-Sprecher Jochen Sulies anhand der Auswertungen der Fahrgastzahlen erläutert.

Ob Herringhausen, Pütthof oder Imhausen – insbesondere für die Bewohner abgelegener Dörfer bedeutet Bea eine enorme Verbesserung in Sachen ÖPNV-Verkehr. Besonders häufig wird Bea allerdings in Hardenberg gebucht. „Unter den Top-drei-Relationen bezüglich der Nachfrage hat die aus dem Ortsteil Hardenberg eine hohe Akzeptanz“, so Sulies.

An den Wochentagen werde Bea zu den üblichen Zeiten für den Berufsverkehr zwischen 5 und 8 Uhr sowie zwischen 16 und 17 Uhr und nach 22 Uhr vermehrt nachgefragt. Freitags werden die Shuttle-Busse von Passagieren auch für den Freizeitverkehr genutzt, was sich an der höheren Nachfrage ab etwa 22 Uhr bis Betriebsschluss zeige. Samstags und sonntags sei die Nachfrage geringer.

Flexibilität ohne starre Zeiten und feste Routen, das ist das Konzept. Effizient ist das System noch dazu, da Buchungen mehrerer Fahrgäste

mit ähnlichem Ziel zusammengefasst werden. Besonders die Landbevölkerung in und um Valbert profitiert von einem Angebot, „das sich viel näher am tatsächlichen Bedarf der Bürger orientiert“, wie Jochen Sulies seitens der MVG ausführt: „Wir geben nicht mehr stur den Takt vor, sondern fahren, wann es dem Kunden passt.“

„ Wir geben nicht mehr stur den Takt vor, sondern fahren, wann es dem Kunden passt.“

Jochen Sulies, MVG

Nach drei Monaten gibt es aber auch Anregungen, das Bedienungsgebiet von Bea in vier Bereichen zu erweitern: auf Schürfelde, Siepen, Sellenrade/Ebberg und Sinderhoff/Nordhellen. „Die vorbereitenden Abstimmungen mit den Dienstleistern Clever Shuttle und IOKI finden zurzeit statt“, so Jochen Sulies. Einen konkreten Termin für die Umsetzung gebe es aber noch nicht.

Eine Bar-Zahlung ist bei der

Pilotprojekt

Das Land NRW unterstützt mit insgesamt rund **1,3 Millionen Euro** den On-Demand-Service in Meinerzhagen. Mit der Umsetzung des Pilotprojektes ist die Märkische Verkehrsgesellschaft beauftragt. Die Bea-Busse fahren **werktags von 5 bis 24 Uhr**, am Wochenende und an **Feiertagen von 7 bis 24 Uhr**. Die Fahrten können per App oder telefonisch (08 00/3 50 40 40) gebucht werden.

Nutzung des Bea-Kleinbusses nicht möglich. Eine Änderung sei hier auch nicht vorgesehen, heißt es seitens der MVG. Zwingende Anregungen habe es diesbezüglich bisher nicht gegeben, so Jochen Sulies. Lediglich ein Hinweis sei bei der MVG eingegangen, im Rahmen der Kundeninformation schon rechtzeitig darauf hinzuweisen, dass Bar-Zahlung bei Einstieg im Bus nicht möglich ist. „Die Kundinnen und Kunden begrüßen es zum Beispiel, mit ihren EC-Karten zu können.“

Allgemeiner Anzeiger vom 06.07.2023

„Pilotprojekt ist für die Zukunft richtungsweisend“

Zum Artikel „Mobilität auf dem Land mit Bea / On-Demand-Service: Fazit fällt drei Monate nach dem Start positiv aus“, Allgemeiner Anzeiger vom 6. Juli:

Hier handelt es sich um ein Pilotprojekt, mit kleineren Bussen, um individuelle Mobilität auf dem Lande für die Bevölkerung attraktiver zu gestalten.

Wie im Bericht zu erfahren war, waren diese Ansätze sehr vielversprechend und sind bei der Bevölkerung auf Sympathie gestoßen, darum sollen sie auch noch weiter

ausgebaut und erweitert werden.

Dieses Pilotprojekt ist nach meiner Meinung für die Zukunft richtungsweisend und entspricht schon sehr lange meiner Vorstellung moderner Mobilität, Personen zum Regional-, zum Fernverkehr und zu Flughäfen zu bringen, nicht nur nach Fahrplan, sondern auch bei Bedarf anzuwenden. Dies ist ein Konzept, in dem auch die Busse auf der Grundlage der Elektromobilität eingesetzt werden sollten. In Lathen, im Forschungszentrum für Elektromobilität Intis, steht die Technik, bei der

die Batterien der Fahrzeuge induktiv berührungsfrei aufgeladen werden können, anwendungsreif und einsatzfähig zur Verfügung. Dies ist eine effiziente, umweltfreundliche Ladetechnik, die hier zum Einsatz kommen sollte.

Außerdem möchte ich darauf aufmerksam machen, dass auch die Magnetschwebebahn der Firmengruppe Max Bögl Transportsystem (TSB) inzwischen einsatzfähig ist und darauf wartet, in unsere Verkehrsinfrastruktur integriert zu werden.

Dabei handelt es sich um ein System, das im Punkt-zu-

Punkt-Bereich eingesetzt werden kann und nicht großflächig vernetzt werden muss. Dabei können auf ein und demselben Fahrweg auch Container und auch Personenfahrzeuge schweben. Dies sind umweltfreundliche, leise und effizient einsetzbare moderne Technologien,

die nachkommenden Generationen eine zukunftsfähige Mobilität ermöglichen. Die auch unsere Hochtechnologie und den Industriestandort auf viele Jahre sichert und Arbeitsplätze schafft.

Horst Severin
Halver

Wir freuen uns über jeden Leserbrief, müssen uns allerdings Kürzungen vorbehalten. Außerdem weisen wir darauf hin, dass Leserbriefe ausschließlich die Meinung der Einsender wiedergeben. Bitte versehen Sie Ihre Leserbriefe mit Ihrer Adresse und Telefonnummer. Abgedruckt wird die komplette Anschrift aber nicht.

Allgemeiner Anzeiger vom 13.07.2023

Leserbrief: Anmerkungen zu den Protesten der Landwirte

Sehr geehrte Frau Reichelt, verehrte Redakteure des Allgemeinen Anzeigers,

möchte Sie bitten, keine Kürzungen vor zu nehmen. Den Leserbrief von Herrn Halbrügge halte ich für mindestens genau so lang. Außerdem haben wir, gegenüber anderen, unser Zeitungs-Abo noch nicht storniert. Deswegen kürzen sie bitte nichts daran.

Einige Anmerkungen, die nicht zur Veröffentlichung gedacht sind:

Das wir aus der Verbrennung von fossilen Brennstoffen wie Kohle Öl aussteigen müssen, auch das sich unsere Erdatmosphäre erwärmt steht außer Frage. Dabei steht bei mir der Klimawandel nicht unbedingt an erster Stelle, sondern die Tatsache das unsere Ressourcen allmählich verbraucht sind. Beispielsweise hat sich durch Kernbohrungen im Eismeer herausgestellt, daß gerade nach einer hohen Konzentration von CO₂ (Kohlendioxid) in der Atmosphäre und nach einer Warmperiode sich auch wieder eine Kaltzeit eingestellt.

Warum? Weil (das zeichnet sich auch schon heute ab, daß) die Meeresströmungen zum Erliegen gekommen sind. Für unsere Region ist da unser Golfstrom für zuständig, er zählt zu den stärksten Meeresströmungen überhaupt und hat sich auch schon seiner Fließgeschwindigkeit verändert.

Frage: wo kam in den letzten Jahren der Kälteeinbruch (Blizzard bezeichnet) in den USA her, und diese Kältewelle Anfang 2024 in den Skandinavischen Ländern mit Temperaturen von bis zu 40 Grad Minus, die gemessen wurden? Wir erleben gerade jetzt, daß diese Kältewelle in abgeminderter Form in unseren Breitengraden, teilweise mit Temperaturen von 10 bis 12 Grad Minus sich eingestellt hat. Dabei rede ich jetzt nicht unbedingt davon, daß wir auf eine Eiszeit zugehen. Aber ich schließe eine Abkühlung im Einflußbereich unseres Golfstromes nicht aus. Forscher die von dieser Seite argumentieren, haben aufgehört sich zu Wort zu melden, weil die anderen sie überbrüllen, und das ist Fakt.

Die Bundesregierung, gerade die Grünen und die SPD, reagieren darauf wie auf eine Torschlußpanik und wollen alles, das, was unsere Industrie und Wirtschaft nicht verkraften können, erzwingen, weil ihre Beschlüsse und Forderungen für einen Großteil der Bevölkerung unbezahlbar wird. Der Allgemeine Anzeiger interviewte am Anfang der Woche den Inhaber eines Backbetriebes über die Erhöhung der Mehrwertsteuer von 7% auf 19% im Gaststättengewerbe. Wobei erwähnt wurde, daß sich möglicher Weise die Öffnung eines Kaffees wirtschaftlich nicht mehr lohnt. Dabei kam mir der Gedanke, daß die Bäcker und Konditormeister ihren Unmut leider nicht mit der Kraft von Traktoren zum Ausdruck bringen können. Auf diese gleichen Argumente beruhen ja auch die Proteste bei den Landwirten.

Das nächste Punkt ist dieses unmögliche Heizungsgesetz:

Wenn ich mir die Wärmepumpen ansehe mit ihren Ventilationsrädern, die Luft ansaugen, wie der Prozeß der Wärmegewinnung abläuft (damit habe ich mich bisher noch nicht beschäftigt), kann mir aber vorstellen, daß diese Wärmepumpen sehr wartungsanfällig sind, weil durch die Umdrehung sehr viel Verschleißbildung in Erscheinung treten kann.

Das nächste Argument gilt der Wärmepumpe:

Durch sie müssen ältere Häuser, um effektiv eingesetzt zu werden, gedämmt werden. Da ich als Maler und Lackierer selber an Wärmedämmung eingesetzt worden bin, weiß ich, daß dies ein Arbeitsvorgang ist, der mit sehr vielen umfangreichen Arbeitsvorgängen ausgeführt werden muß. Das reicht vom Aufkleben der Platten bis zum Einkleben von Eckschienen mit Gewebestreifen in Fensternischen und an Hausecken, beinhaltet die Armierung von Gewebe (entspricht dem Ein- und Überspachteln des Gewebes), auf der gesamten Hausfläche und zuletzt das Aufbringen des Endputzes. Dabei muß bei dieser Knochenarbeit auf genaues Arbeiten geachtet werden, damit keine Kältebrücken dabei entstehen. Deswegen ist eine Wärmedämmung auch fast unbezahlbar teuer für den Normalverbraucher. Möchte auch noch erwähnen das nach meiner Meinung etliches an Dämmmaterial nicht den mineralisch verputzten Flächen gerecht wird. Mit denen die Häuser meistens verputzt werden.

Der nächste Punkt ist die Verkehrsinfrastruktur:

Meine Freunde von der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie haben die Einführung dieser Technologie in unsere Verkehrsinfrastruktur gefordert, dies ist von den Grünen und anderen Umweltorganisationen als Unsinn abgetan worden. Wir hätten profitiert, durch geringeren Energieverbrauch, geringere Schallemissionen, dadurch daß man den Fahrweg der Topographie anpassen kann, hätte man beim Bau auch geringeren Bodenverluste gehabt, als bei Rad und Schiene und es hätten sich auch kürzere Reisezeiten ergeben. Dies hätte die Einschränkung oder Abschaffen der Kurzstrecken Flüge in der Luft zur Folge gehabt und eine Einsparung von CO₂ in der Atmosphäre.

Man kann durch induktives, berührungsfreies Laden auch Elektrofahrzeuge aller Art laden und könnte mit kleinen Elektrobussen die Reisenden zu Hause abholen und sie zum Fernbahnhof oder Flughafen bringen. Nach dem zuständigen Artikel im Allgemeinen Anzeiger habe ich die MVG darauf aufmerksam gemacht und nicht einmal eine Antwort bekommen.

Leider, wenn man in Deutschland Hochtechnologie entwickelt und nicht zur Anwendung bringt, verliert man am hochtechnologischen Know-How, und unser Industriestandort leidet auch darunter, an weltweitem Niveau. Da kann man nur von einem Trauerspiel sprechen. Könnte das noch weiter ausführen. Ich denke aber, daß diese Ausführungen genug sind.

Horst Severin

Halver

— Werbung (gefunden bei digitalcourage.de, Markus Hamid [CC-BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)) —



Ein besonderes Jobangebot der IABG



Vor 23 Tagen

Projektleiter Rückbau der Transrapidversuchsanlage Emsland (TVE) (gn)



IABG
Architektur und Bauwesen

📍 Lathen

🕒 Vollzeit

💰 64.500 € - 76.500 € (geschätzt)

Bei Interesse können Sie uns Ihre Bewerbung übermitteln.

Projektleiter Rückbau der Transrapidversuchsanlage Emsland (TVE) (gn)

Standort

Lathen

Beschreibung der Stelle

Die Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) wurde zwischen 1979 bis 1987 im Auftrag des Bundes als Versuchsanlage errichtet und diente der Erprobung der Magnetschwebetechnologie. Nach Beendigung des Versuchsbetriebs wird die Anlage zurück gebaut. Hierzu müssen alle Maßnahmen zur Planung, Genehmigung, Vergabe, Umsetzung, Überwachung und Abnahme des Rückbaus der Transrapid Versuchsanlage Emsland unternommen werden.

Wir suchen einen durchsetzungsstarken und erfahrenen Projektleiter (gn) für den Rückbau der TVE am Standort Lathen. Sie sind erste(r) Ansprechpartner:in für sämtliche Stakeholder, führen das Projektteam und übernehmen Verantwortung bei der Bewältigung von technischen und organisatorischen Herausforderungen des Rückbaus. Es erwartet Sie ein spannendes Umfeld mit vielseitigen Aufgabenbereichen und engagierten Kolleg:innen.

Tätigkeit

- Sie führen das Projektteam des Auftraggebers, sind erste/r Ansprechpartner:in für alle Stakeholder und für die Öffentlichkeitsarbeit rund um das Thema Rückbau der TVE
- Sie stellen die Umsetzung geltender gesetzlicher Bestimmungen und weiterer Vorgaben für den Rückbau sicher
- Sie übernehmen Risikobewertungen sowie die Festlegung von Qualitäts- und weiteren Zielsetzungen
- Sie arbeiten die Terminplanung für alle Phasen und Aktivitäten des Rückbaus aus und stellen die Umsetzung nach dieser Terminplanung sicher
- Budget- und Kostenplanungen, -kalkulationen und -Überwachung obliegen ebenfalls Ihrem Aufgabenbereich
- Sie sichern die Wahrnehmung aller Rechte und Pflichten des Auftraggebers gegenüber den Rückbaubeteiligten und sonstigen Stakeholdern ab
- Sie erstellen Leistungsverzeichnisse und wirken bei der Ausschreibung und Vergabe von Fremdleistungen für den Rückbau mit
- Öffentlich-rechtliche/ behördliche Genehmigungen sowie Fachgutachten beantragen Sie und holen diese ein
- Sie führen Abnahmen und Baustellenbegehungen durch, erteilen Rückbaufreigaben und verfolgen die Aktivitäten der Rückbaubeteiligten

Voraussetzungen

- Sie können ein abgeschlossenes Studium in Bauingenieurwesen, Maschinenbau, Energietechnik oder eines vergleichbaren Studiengangs vorweisen
- Sie bringen ausgewiesene Berufserfahrungen in der Vergabe- und Vertragsordnung für (Rück-)Bauleistungen mit
- Grundkenntnisse in Zerlegeverfahren, insbesondere für Beton- und Stahlbauteile sind von Vorteil
- Sie besitzen den Führerschein Klasse B und bringen eine gewisse Reisebereitschaft und Flexibilität mit
- Die deutsche Sprache beherrschen Sie verhandlungssicher in Wort und Schrift
- Sie arbeiten eigenverantwortlich und strukturiert, können zusätzlich Managementenerfahrung und Teamfähigkeit vorweisen
- Durchsetzungs- und Kommunikationsfähigkeit runden Ihr Profil ab

Ziele

Wir bieten Ihnen die Chance, ein Großprojekt mit interdisziplinären Teams in einem öffentlichen Umfeld zu leiten. Dabei setzen Sie Ihre Erfahrung im Management von Projekten gewinnbringend ein, um die zielgerichtete Realisierung des Rückbaus der TVE aktiv mitzugestalten und zügig voranzutreiben. Bei uns erwarten Sie langfristige Perspektiven und eine herausfordernde Tätigkeit mit individuellen Entwicklungsmöglichkeiten. Neben einem großen Gestaltungsspielraum mit interessanten Aufgaben schätzen unsere Mitarbeiter:innen auch eine leistungsstarke Altersversorgung sowie eine familienfreundliche Personalpolitik.

Bei Fragen hilft Ihnen unser Recruitment-Team Tel. 089 6088-2070 gerne weiter.

Gehaltsprognose

🕒 Wie wird das berechnet?

72.500 €

64.500 €

76.500 €

Kommentar: Rettet die TVE !



*Engagierte Bürger kämpfen ab 2014 für den Erhalt der Transrapid Versuchsanlage Emsland.
(Quelle: privat, die Gesichter wurden zur Verhinderung einer automatischen Personenerkennung
im Internet durch das Unternehmen Clearview AI anonymisiert.)*

Die Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) steht vor dem [Rückbau](#) [1].

Um dies zu verhindern, muß z.B. eine Nutzungsmöglichkeit für Unterstützungsleistungen für China, ein Land, in dem eine Versuchsstrecke nicht von heute auf morgen gebaut werden kann, gefunden werden. Seit den letzten 5-6 Jahren gibt es ein wachsendes Interesse an nachhaltigen Alternativen zur Bahntechnik.

Die Erfahrungen beim millimetergenauen Bau eines Fahrwegs unter veränderten technischen Randbedingungen, die in Emsland gesammelt wurden, könnten außerdem in ein zukünftiges dezentrales europäisches Kompetenzzentrum zum Hyperloop einfließen.

Dieses Kompetenzzentrum könnte an der ehemaligen TVE für eine neue Testbetrieb errichtet werden. Wo sollte man sonst innerhalb der nächsten 5-10 Jahren eine neue Teststrecke errichten können?

Es gibt Aussagen von Regierungsvertretern, daß die Bundesregierung und die Landesregierung im Rahmen einer kommerziellen Nachnutzung einem Fortbestand der TVE nicht prinzipiell im Wege stehen.

Daher ist es dringend notwendig, daß alle Beteiligten zusammenarbeiten, um eine Lösung zu finden, die den Rückbau der TVE verhindert und somit eine wertvolle Möglichkeit für die Zukunft der nachhaltigen Bahntechnik schafft.

Es besteht immer noch die Möglichkeit, [vertane Chancen](#) [2] ungeschehen zu machen.

Michael Dittmer

© 2023 GFM-eV [3]

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1]<https://magnetbahn.org/news/rueckbau-der-transrapid-versuchsanlage-naht/>

[2]<https://gfm-magnetbahn.org/de/news/2023/0603/index.html>

[3]<https://gfm-magnetbahn.org/de/news/2023/0715/index.html>

Von: „Andreas Götz“

An: AHeckmann@dresden.de, ffiedler@dresden.de, michael.dittmer@mailbox.org

CC: MTimmroth1@dresden.de, tklinkicht@dresden.de, DrFC-vLoeper@web.de

Datum: 17.07.2023 11:10 CEST

Betreff: Dresdner Bewerbung für die BUGA-2033 - Verkehrliche Erschließung "Blaues Band"

Sehr geehrte Frau Heckmann,

Sehr geehrter Herr Fiedler,

zur Vorbereitung unseres morgigen Termins sende ich nachfolgenden Text mit Quellenangaben und 5 PDF-Anhängen.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Götz

Gegenstand

Verkehrliche Erschließung entlang des Grünzuges "Blaues Band Geberbach/Niedersedlitzer Flutgraben" mit SupraTrans bzw. MagLev Cobra im Zuge der Bewerbung für die BUGA 2033

Vorschlag der GFM (Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebbahntechnologien e. V. Hamburg):

Eine Verbindung von der S-Bahn-Station Dobritz entlang des Grünzuges Blaues Band (1. BA), dann die Elbe querend über Wachwitz, Bühlau, Weißig und Rossendorf (Option: Abzw. nach Pirna) nach Radeberg als den fehlenden östlichen Teil zu einem Dresdner S-Bahnring mit dem innovativen Verkehrssystem SupraTrans bzw. Maglev Cobra prüfen.

Das/Die bisher bei Bundesgartenschauen und internationalen Gartenausstellungen übliche, meist nur zeitweilige Seilbahn-Projekt/-installation soll stattdessen langlebig durch diese neue Art von Magnetschwebbahnsystem aus Dresden/Torgau bzw. Rio de Janeiro ersetzt werden.

Begründung:

Eine schnelle tangentielle Bahnverbindung im Osten der Stadt ist nötig. Sie kann zur Entlastung der Grundstraße und des Blauen Wunders, aber auch des Verkehrs durch das Stadtzentrum dienen. Zugleich würde der Trassenabschnitt entlang des Blauen Bandes große Wohngebiete östlich (Laubegast) und westlich (Tolkewitz) davon erschließen. Außerdem bekäme Dresden perspektivisch quasi einen S-Bahnring!

Diese Nord-Süd-Tangente dauerhaft ins ÖPNV-Netz zu integrieren, wird nicht effizient mit einer Seilbahn auf ganzer Länge (Prohlis - Dobritz - Bühlau - Weißig - Rossendorf - Radeberg) möglich sein. Denn wie steht es mit der Netzfähigkeit von Seilbahnen? Offensichtlich ist sie bezüglich Richtungsänderungen bzw. Kurven und Abzweige nur bedingt unter erheblichem Mehraufwand technisch und finanziell realisierbar: Ganz im Gegensatz zur SupraTrans-/MagLev-Cobra-Bahn, vorallem durch die blitzschnell elektromagnetisch schaltenden, mechaniklosen Weichen [IFW-Folienpräsentation im Anhang 4, S. 28] - die sogar spurgeführten Individualverkehr ermöglichen (Vgl. mit aktuellen Konzepten sowie Testanlage für schwebende Autos sowohl der Universität Houston und dem ATZ Torgau (!) [11] als auch in China [12]) - und engen Kurvenradien (daher der Name Cobra) bei ebensolcher Steigfähigkeit (Elbhang)!

Ein schmales, filigranes aufgeständertes Bauwerk aufgrund des Ultra-Leichtbaus [10, Tabelle 1] ermöglicht einen von anderen Verkehrsträgern separaten Fahrweg mit geringer Bodenversiegelung sowie flexiblen, fahrerlosem 24 h-Betrieb (inkl. Rufbetrieb in verkehrsschwachen Zeiten). Durch das eingesparte Fahrpersonal können kürzere Fahrzeuge deshalb öfters, also in kürzeren Takten wirtschaftlicher verkehren. Beispielhaft wird in beiden Videos [7, 8 (!)] die optisch gute, unauffällige Integrierbarkeit in die Umgebung sowie die Architektur eines solchen Fahrwegs sehr anschaulich dargestellt. Ähnlich der M-Bahn [Anhang 3, S. 35] kann auch hier ein Notlaufweg in das Bauwerk integriert werden.

Zudem erlauben rotierende Kryostate am Fahrzeug sowohl horizontal aufrechtes, seitliches und hängendes als auch bis max. vertikal schwebendes Fahren mit durchgängig nahtlosem Übergang [IFW-Folienpräsentation im Anhang 4, S. 30; Anhang 5, S. 31 - 38]!

Diese beiden Systeme können auch als schwebende Straßenbahnen mit vollständiger Fahrwegabdeckung konstruiert werden. Die Dresdner Verkehrsbetriebe beteiligten sich deshalb am Demonstrator „SupraTrans I“. Dipl.-Ing. Ullrich Funk - damaliger DVB-Betriebsleiter/Centerleiter Verkehr [1, 2] sowie BoStrab [2] und seit 1.1.2017 altersbedingt i. R. [2] - begründete im Interview [3], warum sich die DVB am SupraTrans-Projekt beteiligen: Nämlich wegen des hohen Verschleißes der Straßenbahnen, deren Räder eine Laufleistung von 90000 km/Jahr haben und nach nur 2 Jahren durch neue ausgetauscht werden müssen.

Eine weitere Fahrwegvariante stellt der optisch einer Seilbahn ähnliche SupraGleiter/-Glider dar, weil Permanentmagnete inzwischen auch als flexible Bänder hergestellt werden [13, 14].

Die Investitionskosten für SupraTrans/MagLev Cobra im Vergleich zu den Rad-Schiene-Systemen sind nicht höher, sondern bei Straßenbahnen auf vergleichbarem Niveau, bei U- und S-Bahnen je nach Trassierung bis zu 2/3 niedriger [5]!

In jedem Fall sind die Betriebs- und Wartungskosten deutlich geringer bei attraktiverem Betrieb (u. a. nahezu lautlos und witterungsunabhängig) - auch gegenüber Buslinien mit hohem Verkehrsaufkommen [5]!

In Anbetracht des aktuell sich ergebenden hohen finanziellen Defizits der DVB und der angedachten fatalen Sparmaßnahmen [15] wird man perspektivisch nicht umhinkommen, entweder durch teils einschneidende, massive Angebotseinschränkungen zu sparen oder durch Investitionen in ein neuartiges Verkehrssystem bedeutend höheres Einsparpotential bei den Betriebs- und Wartungskosten zu erschließen! Dies wird zukünftig bei den klassischen Verkehrsmitteln aufgrund des Erreichens der technisch-physikalischen Grenzen nur noch marginal möglich sein! - Auch hier gilt entsprechend die alte Bauernregel: Bevor man ernten will, muss man erstmal sähen!

Die Zeit ist also reif, endlich deutlich mehr und ernsthaft in die Weiterentwicklung der supraleitend gelagerten Verkehrsmittel in Deutschland zu investieren, ggf. in Kooperation mit Brasilien (UFRJ, Rio de Janeiro; MagLev Company Brazil [4]). Im Video [6] ist die seit 2014 erfolgreich im Fahrgast-Betrieb befindliche 200 m lange Freiluftanlage von MagLev Cobra (experimentieller Prototyp) auf dem UFRJ-Campus und ein Interview mit dem Leiter dieses Projekts Prof. Richard M. Stephan zu sehen. Im Frühjahr 2022 schloss er mit dem brasilianischen Schienenfahrzeughersteller Aerom einen Vertrag über die Entwicklung und den Bau von industriellen Prototypen ab [9]. Sein Bestreben besteht darin, für MagLev Cobra die internationale 9-stufige TRL (Technology Readiness Level) durch eine 10. Stufe zu ergänzen - nämlich die industrielle Serienreife zu erreichen!

An dem durchaus (mindestens teilweise) erfolgreichen Beispiel einer Technologieentwicklung der 80er bis Anfang der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts sollte sich orientiert werden: Das Verkehrstechnologie-Zentrum in Braunschweig sowie die Referenzanlage in Berlin für die M-Bahn! => Positiv war die Kooperation zwischen den jeweils beiden Städten mit den zuständigen Bundesländern, des Bundes (BRD), den örtlichen Universitäten - und in Berlin auch mit der BVG - sowie der Industrie unter Führung des AEG-Konzerns. Negativ war jedoch die nicht vorhandene nachhaltige Integration ins ÖPNV-Netz bzw. verkehrliche Nutzung! Das lag in beiden Fällen - vorallem in Berlin - an der falschen, für dieses Ziel hinderlichen Auswahl des konkreten Trassenstandortes [Anhang 3: S. 3 - 6 in der AEG-Planungsbroschüre für die M-Bahn].

Weitere fachliche Begründungen ergeben sich aus den Systembeschreibungen in den nachfolgenden Quellen (Links und im Anhang) - aber auch aus dem Brief der Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebbahntechnologie (GFM) e. V. Hamburg an den OB und Stadtrat (Antrag zur Aufnahme in den Arbeitskreis "Innovative Verkehrsmittel" und die Lenkungsgruppe "Fernsehturm" [Anhang 1].

[1] [Ullrich Funk – Betriebsleiter BoStrab – DVB AG | LinkedIn](#)

[2] [Martin Gawalek und Jan Silbermann seit 1. Juli neue Centerleiter der Dresdner Verkehrsbetriebe - DVB | Dresdner Verkehrsbetriebe AG](#)

[3] [supratrans2.wmv - YouTube](#)

[4] [Home | MagLev Company Brazil](#)

[5] [MagLev COBRA \(ufrj.br\)](#)

[6] [Maglev-Cobra da Coppe na TV CGTN America - YouTube](#)

[7] [Maglev - Cobra - YouTube](#)

[8] [Vídeo animação do Maglev-Cobra da Coppe circulando entre o Parque Tecnológico e a FAU da UFRJ - YouTube](#)

[9] [Aerom und MagLev-Cobra unterzeichnen Vertrag - ANPTrihos](#)

[10] [\(PDF-Datei\) Maglev-Cobra: Eine urbane Transportlösung mit HTS-Supraleitern und Permanentmagneten \(researchgate.net\)](#)

[11] [Autos rasen auf Magnetkissen mit 650 km/h - Techark](#)

[12] [Chinesische Forscher lassen Autos mit 230 km/h schweben \(futurezone.at\)](#)

[13] [evico GmbH: SupraGlider](#)

[14] [Supragleiter – Graft \(graftlab.com\)](#)

[15] [DVB-Sparhammer: Droht Dresdens Bergbahnen das Aus? \(tag24.de\)](#)

Hyperloop-Teststrecke in München eröffnet

Die Technische Universität München hat am 26.07.2023 in Ottobrunn bei München Europas erste vollständig zertifizierte Teststrecke für den Passagierbetrieb des Hyperloops [eröffnet](#) [1]. Die Vision des Hyperloops stammt ursprünglich von dem Erfinder der Magnetschwebetechnologie Hermann Kemper und wurde von dem amerikanischen Multimilliardär Elon Musk erneut ins Leben gerufen. Sie besteht darin, Passagiere in Kapseln mit einer Geschwindigkeit von 900 Kilometern pro Stunde durch weitgehend luftleere Röhren zu befördern. Bayerns Ministerpräsident Markus Söder (CSU) bezeichnete die Eröffnung als "Superpotenzial". Die Idee des Hyperloops soll ein energieeffizientes und lokal emissionsfreies Transportmittel darstellen, bei dem Passagier- und Frachtkapseln mittels Magnetschwebetechnik durch Röhren gleiten, in denen Vakuum oder ein Unterdruck von ein bis zehn Millibar herrscht. Die TU München sprach von einem "Meilenstein" in der Entwicklung des Hyperloops und Wissenschaftsminister Markus Blume (CSU) betonte, jede große Idee habe einmal klein angefangen - in diesem Falle: kurz.

Ein Gegenstand von Interesse für Forschungsarbeiten ist die Kapsel, die in der Lage sein soll, durch eine Röhre zu gleiten, während die Sicherheit der Fahrgäste in einem Vakuum gewährleistet wird. Die Pod genannte Kapsel bietet Platz für bis zu fünf Passagiere. Man wird an einen verkürzten ICE erinnert. Zusätzlich möchten die Wissenschaftler ihre Aufmerksamkeit auf die Kontrolle und das Antriebssystem richten. Ebenso haben sie ein Konzept für einen Bahnhof ausgearbeitet. Die Jungfernfahrt des Prototyps des futuristischen Verkehrsmittels fand bereits am 10. Juli statt.

Auch die Beton-Röhre der Versuchsstrecke soll einer gründlichen Untersuchung unterzogen werden. Obwohl sie zunächst bescheiden mit einer Länge von lediglich 24 Metern erscheint und keine hohen Geschwindigkeiten erreicht werden sollen, steht hier die Erforschung der Abdichtung im realen Maßstab im Vordergrund.

Die Entwickler und Forscher des Hyperloops haben die Vision, daß Passagier- und Frachtkapseln mittels Magnetschwebetechnik mit enormen Geschwindigkeiten durch Röhren gleiten sollen, in denen Vakuum oder zumindest ein Unterdruck von ein bis zehn Millibar herrscht. Dadurch soll ein umweltfreundliches und energieeffizientes Transportmittel entstehen, das im Vergleich zu heutigen Bahnen lokal emissionsfrei ist.

Es darf an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, daß es in Deutschland ein bereits fertig entwickeltes betriebsbewährtes Magnetschnellbahnsystem, den Transrapid, gegeben hat und sich eine langsamere Variante für den ÖPNV, das Transportsystem Bögl (TSB), in der Gesamtzulassung befindet. Beide Systeme kommen energieeffizient und emissionsfrei schwebend ohne Vakuum aus.

Michael Dittmer

© 2023 GFM-eV [2]

Links (gültig zum Zeitpunkt der Veröffentlichung):

[1] <https://www.tum.de/aktuelles/alle-meldungen/pressemitteilungen/details/tum-hyperloop-startet-testbetrieb>

[2] <https://gfm-magnetbahn.org/>

— Werbung (gefunden bei digitalcourage.de, Markus Hamid [CC-BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)) —



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

Betreff: Zu meiner Person

Datum: 2023-08-16T11:55:19+0200

Von: „Horst Severin“

An: „Pieper“

Sehr geehrter Herr Pieper

Mein Name ist Horst Severin. Was meine Person betrifft, ist es an der Zeit mich Ihnen glaube ich vorzustellen.

Seit vielen Jahren bin ich von der Richtigkeit überzeugt Magnetschwebetechnologie in unsere Verkehrsinfrastruktur zu integrieren.

Unser Verein die Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie, hat mich nach dem Aus mit dem Transrapid beauftragt, nach dem das Projekt der Firma Max Bögl bekannt geworden ist, den Kontakt zur Firma Bögl zu suchen und wenn möglich auf zu nehmen.

Ich bin froh und glücklich darüber, das es mir tatsächlich auch gelungen ist. Die ersten Kontakte liefen über den Werbeleiter Herrn Kotzbauer,

der mich dann, als die Firma eine größere Abteilung zur Vermarktung aufgebaut hatte, mich empfohlen hatte über die Frau Schlack in Kontakt zu bleiben.

Nur auf dieser Grundlage war der Besuch in Hamburg und im Sengenthal möglich.

Möchte Ihnen versichern, das alle Korrespondenz mit der Firma Bögl, über die Frau Schlack auf der Grundlage gegenseitigem Vertrauens gelaufen sind und das es in meinem Sinn ist, auch dieses Vertrauen nicht zu enttäuschen.

Mit freundlichem Gruß

Horst Severin.

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

Betreff: Zu Ihrem Brief.

Datum: 2023-06-06T15:46:13+0200

Von: „Horst Severin“

An: „Pieper“

Sehr geehrter Herr Pieper

Da ich Kontakte zur Firmengruppe Max Bögl habe, und auch zu dem Verkehrsexperten Herrn Reuter als Mitglied der FDP, könnte ich die Firma Bögl von Ihrem Schreiben unterrichten. Es gab von der Firma Bögl die Möglichkeit, dem Herrn Reuter (Verkehrsexperten der FDP) das TSB vorzustellen, den Termin habe ich aber nicht mehr in Erinnerung. Es wurde dort, eine Vereinbarung getroffen, miteinander im Gespräch zu bleiben, auch bezüglich über TSB Projekte zu sprechen.

Ich würde gerne die Firma Bögl von Ihrem Schreiben in Kenntnis setzen, dann ergibt sich möglicher Weise für alle Betroffene zu einem solch runden Tisch zu begeben.

Leider wurde bei dem ersten Gespräch nicht über eine Finanzierung gesprochen.

Wenn es aber zu einem runden Tisch kommen sollte, wird das Gespräch über die Einbindung des TSB in das Gemeindefinanzierungsgesetz unausweichlich sein.

Gestatten Sie mir, Ihr Schreiben an die Firma Bögl zu senden, dann wird diesbezüglich wohl auch ein Weiterkommen in dieses Projekt sich ergeben. Auch würde ich es der Firma Bögl dann überlassen, durch die Kontakte mit Herrn Reuter den Verkehrsexperten der FDP mit an den runden Tisch zu bringen.

Meine persönliche Meinung ist die, dass Ihr Schreiben zu einem wichtigem Aufbruch führen kann.

Freundliche Grüße

Horst Severin.

„Futurails“-Ausstellung im DB Museum Nürnberg

<https://www.welt.de/reise/deutschland/article245696108/Reisen-Von-der-Atom-Lok-bis-zum-Hyperloop.html>

DEUTSCHLAND BAHNVERKEHR

Von der Atom-Lok bis zum Hyperloop – Zukunftsvisionen vom Reisen

Die Entwicklung hin zur Bahn, wie wir sie heute kennen, war keineswegs zwangsläufig. Schon lange existieren alternative Visionen zum Verkehr auf der Schiene, wie eine Ausstellung in Nürnberg zeigt. Wir stellen sechs der spannendsten Ideen aus Vergangenheit und Zukunft vor.

Veröffentlicht am 07.06.2023 | Lesedauer: 4 Minuten



Von **Sönke Krüger**
Ressortleitung Reise

Das Maß aller Dinge sind 1435 Millimeter, jedenfalls in der Welt der Eisenbahn. Exakt so breit ist das Standardgleis in Deutschland und den meisten Ländern rund um den Globus. Doch ist diese „Normalspur“ tatsächlich die Norm, ebenso wie Strom oder Diesel als Energiequelle? Nicht unbedingt.

Die aktuelle Sonderausstellung „Futurails“ im DB-Museum Nürnberg (<https://dbmuseum.de/>) zeigt, daß die Entwicklung hin zur heutigen „Normalbahn“ keineswegs zwangsläufig war. Daß schon seit langem alternative Visionen zum Verkehr auf der Schiene existieren – von Monorail bis Breitspurbahn. Daß ganz andere Antriebsmöglichkeiten für Züge denkbar sind als die heute üblichen. Und daß es faszinierende neue Bahnkonzepte für das 21. Jahrhundert gibt, von denen nicht klar ist, ob sie Science-Fiction bleiben oder Chancen auf Umsetzung haben.

Sechs der spannendsten Ideen aus Vergangenheit und Zukunft aus der gut gemachten Ausstellung (die den passenden Untertitel „Wege und Irrwege auf Schienen“ trägt) stellen wir hier näher vor. Als eine Zeitreise, die zeigt, daß der Bahnhorizont deutlich über 1435 Millimeter hinausreicht.

Eine Lok mit Atom-Antrieb

Der Fortschrittsglaube nach dem Zweiten Weltkrieg war grenzenlos in Ost und West und gipfelte in den 50er-Jahren in der Idee, Nuklearlokomotiven zu bauen. Der Entwurf amerikanischer Ingenieure sah aus wie eine Mischung aus Rakete und Dampflokomotive (Abbildung), das Schienengeschoß hätte 7000 PS und 80.000 Kilometer Reichweite gehabt.

Ähnliche Pläne verfolgten die Sowjets, das Projekt wurde von der westdeutschen Zeitschrift „Hobby“ 1956 gefeiert unter dem Titel „Superzüge rasen durch die Taiga“. Gesundheits- und Umweltgefahren wurden anfangs geradezu naiv ignoriert, die Folgen eines möglichen Atomzugunfalls mit denen einer Dampfkesselexplosion gleichgesetzt. Erst als sich die Erkenntnis durchsetzte, daß ein Atomreaktor auf Schienen unbeherrschbare Gefahren bergen würde, wurden die Konzeptstudien ad acta gelegt.

Schwebebahn mit Magnetkraft

In Deutschland (<https://www.welt.de/themen/deutschland-reisen/>) wurde die Idee einer radlosen Magnetschwebebahn 1934 patentiert, sie gipfelte im Transrapid (</themen/transrapid/>). Der wurde ab 1969 entwickelt und im Emsland eine 31-Kilometer-Versuchsstrecke errichtet. Zum Bau regulärer Strecken (etwa zwischen [Berlin](https://www.welt.de/themen/berlin-staedtereise/) (<https://www.welt.de/themen/berlin-staedtereise/>) und [Hamburg](https://www.welt.de/themen/hamburg-staedtereise/) (<https://www.welt.de/themen/hamburg-staedtereise/>) oder in [München](https://www.welt.de/themen/muenchen-staedtereise/) (<https://www.welt.de/themen/muenchen-staedtereise/>) zum

Flughafen) kam es jedoch nie.

Die deutsche Technik wurde aber nach China (<https://www.welt.de/themen/china-reisen/>) exportiert: In Shanghai ist die Magnetschwebebahn seit 2004 auf einer 30-Kilometer-Strecke zum Flughafen mit Spitzentempo 430 im Linieneinsatz. Pläne, die Magnetbahn auszubauen, wurden in China allerdings auf Eis gelegt.

Dagegen glaubt Japan (</themen/japan-reisen/>) an die Technologie und baut an einer SCMaglev genannten Magnetbahn (Foto), die ab 2027 mit bis zu 505 km/h von Tokio (<https://www.welt.de/themen/tokio-staedtereise/>) nach Nagoya und ab 2037 bis Osaka rauschen soll.

Einschienezug auf Hochtrasse

Schon im 19. Jahrhundert kam die Idee auf, Züge nur auf einem statt auf zwei Gleisen fahren zu lassen. So eine Monorail braucht weniger Platz, spart Reibung und damit Energie. Um 1880 entwarf der Amerikaner Joe Meigs zylinderförmige Dampfzüge, die auf einer Hochtrasse durch Boston hätten fahren sollen (Bild); am Ende konnten sie sich nicht durchsetzen.

Dafür wurde die Monorail-Idee anderswo aufgegriffen: Etwa in Wuppertal in Form der Schwebebahn (die in Wirklichkeit nicht schwebt, sondern an einer Schiene hängt), und vor allem in Asien, wo aufgeständerte Einschienenbahnen zum Beispiel im Nahverkehr von Tokio, Kuala Lumpur und in Daegu (Südkorea) unterwegs sind.

Eine fliegende Eisenbahn

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden Flugzeuge zur Inspiration für die Eisenbahn. Der Schotte George Binnie eröffnete 1930 eine Versuchsstrecke in Glasgow, sein Railplane war eine Hängbahn mit Fahrzeugen, die von Flugzeugpropellern angetrieben wurden (Bild).

Ein ähnliches System plante der deutsche Ingenieur Franz Kruckenberg für die Strecke Berlin–Ruhrgebiet, doch er bekam nicht genügend Kapital zusammen und baute statt dessen im Auftrag der Reichsbahn einen sogenannten Schienenzeppelin – einen stromlinienförmigen Triebwagen mit Propellermotor, der 1931 Tempo 230 erreichte, damals Weltrekord! Beide Systeme kamen über das Versuchsstadium nicht hinaus.

Die Breitspurbahn von Adolf Hitler

Nicht in der Sonderschau, aber im „Futurails“-Begleitbuch und in der Dauerausstellung des DB-Museums wird eine größtenwahnsinnige Vision des Schienenverkehrs (</themen/bahnreisen/>) vorgestellt, die nie umgesetzt wurde: eine Breitspur-Fernbahn, die Adolf Hitler nach gewonnenem Krieg durch Deutschland und das besetzte Europa bauen wollte.

Das Gleis sollte eine Spurweite von 3000 Millimetern haben, ein Waggon wäre sechs Meter breit gewesen und hätte auf zwei Etagen achtmal so viele Passagiere beherbergt wie ein klassischer D-Zug-Wagen. Ab 1941 erarbeitete die Reichsbahn konkrete Pläne, auch für Luxuszüge mit opulenten Speisewagen (Zeichnung).

Im Hyperloop durch die Röhre

Passagierkapseln, die mit Schallgeschwindigkeit durch eine luftleere Röhre rasen: Das ist die Idee hinter Hyperloop (/themen/hyperloop/). Das Projekt wurde zeitweise von Visionär Elon Musk unterstützt, die TU München ist in der Forschung weltweit führend und plant für 2023 die Eröffnung einer Versuchsanlage in Originalgröße.

Hyperloop wäre schnell wie ein Flugzeug, die Reise von Hamburg nach Köln (<https://www.welt.de/themen/koeln-staedtereise/>) würde gerade mal 30 Minuten dauern. Technische und finanzielle Realisierbarkeit stehen allerdings in den Sternen.

„Futurails“ läuft bis zum 3. Dezember 2023 im DB-Museum Nürnberg, täglich geöffnet außer montags, Eintritt 9 Euro. Das informative, illustrierte Begleitbuch hat 176 Seiten und kostet 19 Euro (dbmuseum.de) (<https://dbmuseum.de/>).

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/245696108>

Besichtigung der TSB-Versuchsanlage in Sengenthal zusammen mit Mitarbeitern des DB-Museums Nürnberg

Am 09.10.2023 wurden wir auf Initiative von Horst Severin ein zweites Mal eingeladen, an einer Besichtigung der TSB-Versuchsanlage in Sengenthal teilzunehmen. Horst wollte erreichen, daß am Besuchstermin des Vorjahres verhinderte Mitglieder unserer Gesellschaft noch die Chance erhalten, ebenfalls an einer Demonstrationsfahrt im Transportsystem Bögl teilzunehmen. Da unsere Gruppe diesmal kleiner war, wurde sie in eine andere Besuchergruppe von Bahn-Mitarbeitern integriert. Darunter waren auch Mitarbeiter des DB-Museums Nürnberg, die uns empfahlen, die Ausstellung „Futurails“ zu besichtigen.

Hiervon wurde am 10.10.2023 Gebrauch gemacht. Dabei gab es sogar einen üblichen Rabatt auf den Eintrittspreis beim Vorlegen einer BahnCard, die es derzeit noch als Chipkarte und nicht ausschließlich digital gab. Das Transportsystem Bögl wurde als Zukunftsvision gezeigt.



Modell und Schautafeln des Transportsystem Bögl in der Passagier- und Cargo-Variante (Quelle: Dittmer)

Der Transrapid wurde jedoch unter der Kategorie „Irrwege und Nischenerfolge“ behandelt. Das motivierte David Harder vom Förderverein Transrapid Emsland dazu, dort einen Vortrag zu halten, um einige Dinge klarzustellen.



STADT RODING
www.chamer-zeitung.de

Wohin am Wochenende?

Ozapft is zum Kirta
Die FFW Regenpfeilstein lädt am Wochenende die gesamte Bevölkerung und Freunde der Wehr zum Kirchweihfest ein. Der geschmückte Baum wird heute, Samstag, gegen 16 Uhr aufgestellt und anschließend zünftig gefeiert. Morgen, Sonntag, um 8.30 Uhr Aufstellung zum Kirchzug mit anschließendem Festgottesdienst in der Burgkapelle. Danach lädt die Wehr zum Mittagessen mit Kirrtage-richten am Gerätehaus sowie am Nachmittag zu Kaffee und Kuchen ein. Am Montag ab 18 Uhr wird Nachkirchweih gefeiert. Hierzu sind neben der Dorfbevölkerung auch die Freunde der Wehr eingeladen, da in diesem Jahr das Kirchweihfest in einem größeren Rahmen gefeiert wird, als Ersatz für das Hallenfest.

Pösinger Open Air besuchen
Heute, Samstag, erwarten beim Pösinger Open Air am Bierl zehn Bands und ein DJ. Beginn ist ab 10 Uhr mit einem musikalischen Eintritt. Jeder zahlt, so viel er kann. Infos auch unter www.Früh-schoppen, das offizielle Musikprogramm startet dann um 13 Uhr. Alle ein bis zwei Stunden wechselt die Band auf der Bühne. Eintritt: Jeder zahlt, so viel er kann. Infos auch unter www.poesinger-openair.de.

Eine Tombola wartet
Die Mitglieder des Schützenvereins Wildschütz Mitterkreith laden zum Sommernachtsfest ein. Beginn ist heute Samstag, um 18 Uhr beim Schützenheim Gabler in Altenkreith. Bei der Tombola gibt es als Hauptpreis einen Stuhl Hochdruckreiner im Wert von 380 Euro zu gewinnen. Beim Nagel-Wettbewerb können die Gäste ihre Treffsicherheit testen. Für Speis und Trank ist gesorgt.

Nach Träsching zum Grillfest
Die Träsching Wehr lädt heute, Samstag, zum Grillfest am Gerätehaus ein. Neben Schmankehl vom Grill sorgt ein Team der Wehr für gekühlte Getränke sowie örtliche Musiker für gute Stimmung. Im Rahmen dieser Veranstaltung ehrt die Wehr langjährige Mitglieder für ihre Treue und Unterstützung. Gegen 21.30 Uhr ist Barbetrieb angesagt.

Autor liest aus seinem Buch
Morgen, Sonntag, von 10 bis 19 Uhr wird das Erstlingswerk von Michel Fuchs aus Starzenbach, sein Roman „Das Schaf mit dem Nasenring“ im Lokschnuppen Falkenstein präsentiert. Zudem sind dort auch die Bilder im Buch im Original ausgestellt. Der Eintritt ist frei, die Bilder können auch erworben werden.

Ins Museum
Heute, Samstag, und morgen, Sonntag, kann von 12 bis 18 Uhr die Sonderausstellung auf Burg Falkenstein im Jagdmuseum besichtigt werden. Das Thema: „Lebens-Traum! Mehr Lebensraum für Wildtiere“. - Das Schulmuseum in Fronau ist morgen, Sonntag, in der Zeit von 14 bis 17 Uhr geöffnet.

Rustikaler Hof, gute Musik
Morgen, Sonntag gastiert am Steinhof in der Gemeinde Zell das Duo „Tom & Flo“ aus München um 20 Uhr. Karten gibt es an der Abendkasse, vorher ist ab 14 Uhr Biergartenbetrieb. Info: www.steinhof-kerscher.de.



Aus mehreren Bestandteilen setzt sich die Energieversorgungsanlage zusammen, die Maximilian Bindl von der WEZ GmbH (Dritter von links) erfunden hat. Alles lässt sich zerlegt auch in enge Keller tragen und dort wieder zusammenbauen. Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger von den Freien Wählern (Zweiter von links), Landtagsabgeordneter Robert Riedl (rechts) und Landtagskandidat Julian Preidl (links) zeigen sich von der Idee überzeugt.

Fotos: Josef Heigl

Erfinder nach vier Jahren am Ziel

Seine Idee: Energetisch unabhängig mit Häusern und Wohnanlagen – Mehrere Patente

Von Josef Heigl

Roding. Maximilian Bindl ist ein Stehaufmännchen. Er lässt nicht locker, sich nicht von Rückschlägen unterkriegen und schon gar nicht von den Chinesen ausschalten. Nach vier Jahren Forschung, Ausprobieren und 3,8 Millionen Euro Investition ist er am Ziel: das energetisch unabhängige Haus.

Die BAFA-Listung ist ganz entscheidend

Jetzt fehlt ihm nur noch der Eintrag seiner Firma WEZ GmbH beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), damit Käufer auch Zuschüsse beim Einbau seiner CO₂-freien Inselösung bekommen können. Die BAFA-Förderung ist ein Zuschuss, mit dem schon jetzt Einzelmaßnahmen gefördert werden, die für energieeffizientere Gebäude sorgen. Dazu gehört der Austausch der Ölheizung genauso wie Maßnahmen zur energetischen Gebäudesanierung. Dieses Geld muss nicht zurückgezahlt werden.

Jetzt hat der Unternehmer die Freien Wähler auf seiner Seite: Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger persönlich, Landtagsabgeordneter Robert Riedl und Landtagskandidat Julian Preidl sowie weite-

re Parteimitglieder haben sich persönlich ein Bild von der Erfindung gemacht. Und sie wollen erreichen, dass bei derartigen Innovationen aus der Region die Bürokratie keine Bremse sein darf. Denn Bindl könnte sofort eine Reihe von Anlagen verkaufen. Interessenten stehen Schlange. Noch dazu, so der innovative Unternehmer, stellt er zu 90 Prozent alle erforderlichen Teile in Roding her und macht sich damit von zu vielen Zulieferern gerade aus dem asiatischen Raum unabhängig. WEZ heißt „Wasserstoffenergie-zentrale“, ein Stoff, dem auch Hubert Aiwanger die Zukunft verheißt. Die von Bindl entwickelte Elektrolyse ist beispielsweise ebenso patentrechtlich geschützt wie der Wasserstofftank.

Mehrere Bestandteile der Energieanlage

Zur „WEZ Inselanlage“ gehören eine Photovoltaikanlage, ein Hybrid Wechselrichter, ein 4-fach-Akku-Stromspeicher, ein Hausverteilerschrank. Von der Steuer- und Regeltechnik gehen verschiedene Signale aus, so an die WEZ-Wärmezentrale, an die Motorzentrale, an die Lade-station für das Elektroauto und an den Wasserstofftank. Motorzentrale deshalb, wenn im Winter die PV-

Anlage wegen Schnee ausfällt, übernimmt die mit selbst produziertem Wasserstoff angetriebene Motorzentrale die gesamte Energieversorgung vom Haus inklusive E-Ladestation. Der handelsübliche, einfache Motor läuft Mitte März bis Dezember, wenn die Photovoltaikanlage nicht genug Strom liefert, auch für das Brauchwasser, für Hei-zungen, egal ob Boden oder Decke inklusive Deckenkühlung. Bei der Inselösung muss also zwischen Sommer und Winterbetrieb umgeschaltet werden.

Zusätzlich zur Photovoltaikanlage hat Bindl völlig neue Windturbinen, handlich und effektiv, integriert. „Die produzieren selbst bei sehr geringer Luftgeschwindigkeit als Doppelpack 6 kWh Strom.“ Aus Sonne und Wind und Wasserstoff errechnet Bindl eine 110-prozentige Versorgung eines Hauses. Wobei dem Wasserstoff die Schlüsselrolle zukommt.

Keine Brennstoffzelle ist notwendig

Bei der Herstellung des Wasserstoffes braucht er keine Brennstoffzelle, die im übrigen ständig am Stromnetz hängen müsste und auch von begrenzter Lebensdauer ist. An seiner Elektrolyseanlage hat er zwei Jahre lang gebaut, fünf Flaschen mit Wasserstoff pro Tag lassen sich damit herstellen.

Der innovative Unternehmer hatte schon öfter Besuch, von Universitäten bis zum Handwerk. Mit Hilfe der Universität in Nürnberg hat er übrigens zum Beispiel auch die Steuerung konstruiert.

Was unter dem Strich herauskommt, sei eine Inselösung für ein Haus oder eine Wohnanlage, die CO₂-frei läuft und ein Leben lang eine dezentrale Energieversorgung sicherstellt. „Das muss einfach und bezahlbar sein“, bekräftigt Bindl, der übrigens auch ein Standardauto, in seinem Fall ein Dieselmotor, für 5000 bis 7000 Euro auf Wasserstoff umrüsten kann, wie er versichert, und zeigt dabei auf ein Exemplar im Hof.

Woher momentan die Einnahmen kommen? – Das kleine Unternehmen produziert Sonderbehältnisse und Speicher, auf die die Heizungs-

branche deutlich kürzer warten muss. Außerdem werden mit der modernen Wasserstrahl-Schneide-anlage Kundenwünsche erfüllt. Was ihm selbst jetzt noch fehlt, sei ein Schweißroboter. Zumindest ein Bild davon hängt schon an der Wand der angemieteten Produktionshalle in Oberdorf. Und natürlich besagter Eintrag beim Bundesamt, bei dem ihm Aiwanger, Riedl und Preidl schnellstmöglich helfen sollen. Denn dann käme die Produktion so richtig in Schwung.

„Die Stückzahlen werden stark ansteigen“

Apropos Schwung: Maximilian Bindl rechnet sich einen großen Markt aus, der überproportionale Zuwächse verzeichnen werde. Zumal die 20-jährigen staatlichen Einspeisevergütungen im Netz auslaufen. Jährlich, sagt er, laufen bis zu 90000 Einspeisevergütungsverträge aus. Und das in den nächsten 20 Jahren. Er steht also am Übergang zur Produktion in hohen Stückzahlen. Im Blick hat er ein zentral liegendes Gelände im Gemeindegebiet Roding von 12000 Quadratmetern. Alles sei vorbereitet. Doch dieses kapitalintensivste Kapitel der Umstellung auf höhere Stückzahlen will er finanziell nicht alleine machen und sucht aktuell nach einem Geschäftspartner, der mit ins Boot kommen will. Jetzt hofft er erst einmal auf die BAFA-Listung und auf die Politik.

Aiwanger: „Ich glaube, das wird ein Renner“
„Ich glaube, das wird ein Riesenerenner“, äußert sich der Wirtschaftsminister nach einer Stunde Rundgang in der Produktionshalle zuversichtlich. Robert Riedl: „Mir geht es darum, dass meine Enkel auch eine Zukunft haben, ganz ohne fossile Brennstoffe.“ Und Julian Preidl merkt an, dass so ein autarkes System für das eigene Gebäude Zukunft habe. „Allein vier Welt-patente aus Roding in diesem Kontext“, so Preidl, der sich dafür einsetzen will, dass derartige Innovationen in Bayern bleiben und nicht anderswohin verkauft oder nachgemacht werden.



In diesem Gerät wird der Wasserstoff hergestellt.

Chamer Zeitung vom 29.07.2023

Ein konventionelles Rad-Schiene-Hochgeschwindigkeitsprojekt „entgleist“

WELT

WIRTSCHAFT

SCHNELLZUG HS2

Dieses Projekt spaltet das Land – Großbritanniens unglaubliches Bahn-Desaster

Von Claudia Wanner

Veröffentlicht am 02.10.2023 | Lesedauer: 7 Minuten



Highspeed – aber nur auf einem Plakat im Hintergrund. Bauarbeiter an der Baustelle für das neue Zug-Projekt
Quelle: picture alliance / ZUMAPRESS.com

Großbritannien hat im europäischen Vergleich ein besonders schlecht ausgebautes Hochgeschwindigkeitsnetz für seine Züge. Ein Großprojekt sollte das eigentlich ändern. Doch das droht nun zu scheitern. Nicht zuletzt wegen der hohen Inflation im Land.

Als größter Bahnhof, der jemals in Großbritannien gebaut wurde, wird Old Oak Common angepriesen, ein geschäftiger neuer Super-Hub im Westen Londons, der von 14 Bahnsteigen aus beste Verbindungen ins ganze Land liefert.

Doch bis es einmal wirklich so weit ist, wird es noch dauern. Bisher ist Old Oak Common, ein ehemaliger Bahn-Betriebshof im Nordwesten der Stadt, noch nicht einmal auf der U-Bahn-Karte der Stadt verzeichnet.

Doch jetzt könnte der selbst in der britischen Hauptstadt weitgehend unbekanntes Bahnhof dauerhaft zur Endstation einer geplanten Hochgeschwindigkeitsstrecke im Land werden, knapp zehn Kilometer entfernt vom Fernbahnhof London Euston oder eine gute halbe Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Spekulationen, daß HS2 – mit vollem Namen High Speed 2 – in Teilen zur Disposition steht und die ursprünglichen Pläne beschnitten werden könnten, kochen in Großbritannien in regelmäßigen Abständen hoch.

Der Zeitplan hat sich immer wieder verzögert, die Kosten steigen kontinuierlich. Die Schnellstrecke ist seit 2009 in Vorbereitung, um Städte in den Midlands und im Norden Englands, wie Birmingham, Leeds und Manchester, besser an die Metropole [London](#) ([/themen/london-staedtereisc/](#)) anzubinden. Zwischen 2029 und 2033 sollten schrittweise Abschnitte für den Verkehr geöffnet werden.

Jetzt aber scheint das komplette Vorhaben in Gefahr, mit Ausnahme des Abschnitts, an dem schon gebaut wird, von Old Oak Common nach Birmingham. Vor zwei Wochen war ein Beamter auf dem Weg zu einem Treffen mit Premierminister Rishi Sunak und Finanzminister Jeremy Hunt mit einem Dokument fotografiert worden, auf dem mögliche Sparmaßnahmen für die Bahnstrecke aufgeführt waren. Seitdem haben sich Minister nur ausgesprochen ausweichend zu dem Projekt geäußert.

„Angemessen und verantwortungsbewußt“ sei es, das Projekt zu überprüfen, sagte der frühere Verkehrs- und jetzige Verteidigungsminister Grant Shapps am Sonntag in einem Interview. „Wir haben weltweit eine sehr, sehr hohe Inflation gesehen, in einer Art und Weise, die keine Regierung hätte vorhersehen können. Da wäre es unverantwortlich, einfach Geld auszugeben, weiterzumachen, als habe sich nichts geändert.“

Die Empörung, die diese Aussagen ausgelöst haben, macht deutlich: Die Bahnstrecke spaltet das Land. Die Skeptiker sehen sich bestärkt in ihrem Argument, daß die Investitionen viel zu hoch seien, als daß sie sich jemals lohnen könnten.

Premierminister schwächte bereits Klimaziele ab

Befürworter – von Bürgermeister und Abgeordnete aus den betroffenen Städten über Unternehmensvertreter und Rektoren von Universitäten – sorgen sich, daß nördliche Landesteile endgültig abgehängt werden. Und sie beklagen ein weiteres Beispiel der fehlenden Investitionssicherheit im Land, wenige Tage nachdem Premier Sunak überraschend eine Reihe von Emissionszielen abgeschwächt und in die Zukunft geschoben hat.

Selbst die US-amerikanischen Eigentümer des Fußballclubs Birmingham City, zu denen auch der Football-Star Tom Brady gehört, haben sich in die Diskussion eingemischt. Das Vertrauen in den Standort Großbritannien werde großen Schaden nehmen, wenn das ambitionierte Projekt verstümmelt oder gestrichen werde, haben sie in einem Brief an Sunak geschrieben, aus dem die Financial Times zitiert. „Die Erwartung ist, daß die Regierung ihre Versprechungen langfristiger Zusagen erfüllt. Jedes Abrücken dürfte in einem Verlust des Vertrauens von Investoren resultieren und das hätte erhebliche negative Folgen für Großbritannien.“

Bis heute hat Großbritannien lediglich eine einzige Hochgeschwindigkeitsstrecke: HS1 vom Londoner Bahnhof St. Pancras bis zur Küste bei Folkestone und dem Tunnel unter dem Ärmelkanal, von wo es weitergeht Richtung Brüssel und Paris. 108 Kilometer sind das. Zum Vergleich: Deutschland verfügt über 1500 Kilometer Bahnstrecken für Schnellzüge, Frankreich hat 3000 Kilometer.

Die hohe Geschwindigkeit – 330 km/h im Schnitt, in der Spitze bis 360 km/h – steht bei HS2 noch nicht einmal im Vordergrund. Noch wichtiger ist das Ziel, durch das erste große Neubauprojekt seit der viktorianischen Zeit vor 150 Jahren für Entlastung auf der Schiene zu sorgen.

Ein neuer Schienenstrang zwischen Großstädten sollte mehr Platz schaffen für den Regional- und Güterverkehr. Der Branchenverband Railway Industry Association schätzt, daß die Auslastung des britischen Schienennetzes um 60 Prozent über dem Durchschnitt der Europäischen Union liegt.

Denn Bahnfahren ist populär auf der Insel ([/themen/grossbritannien-politik/](#)). In den drei Dekaden vor dem Ausbruch der Pandemie hat sich die Zahl der Fahrten auf mehr als 1,7 Milliarden im Jahr verdoppelt, die Zahl Fahrgäste schnellte auf die höchsten Werte seit den 1920er-Jahren. Doch statt den 32.000 Kilometer Schienen, die damals zur Verfügung standen, sind es nach unzähligen Reformen und Sparmaßnahmen nur noch die Hälfte.

Doch in das Schienennetz wird nur schleppend investiert. Nicht nur größere Neubauprojekte sind seit Jahrzehnten Fehlanzeige. Auch die Elektrifizierung des bestehenden Netzes kommt nur im Schnecken tempo voran. Rund ein Drittel der Strecke wird heute elektrisch befahren. In Deutschland sind es 54 Prozent, in Bulgarien 74 Prozent.

HS2 sollte ein wenig Entspannung bringen und in den ersten Planungen das britische Bahnnetz bis ins schottische Edinburgh via Tunnel nahtlos an europäische Verbindungen anknüpfen. Der ursprüngliche Entwurf sah eine Y-Trasse vor, die sich in Birmingham in einen westlichen Arm Richtung Manchester und einen östlichen in Richtung Sheffield und Leeds teilt. Auf gut 30 Milliarden Pfund (35 Milliarden Euro) beliefen sich die Schätzungen für die Kosten damals.

Die direkte Verbindung zu HS1 und ein Abzweig zum Flughafen Heathrow wurden schon in einer frühen Phase gekappt. Dann trieben unter anderem schwierige Bodenbedingungen, fehlerhafte Bewertungen von Landbesitz und zu optimistische Vorgaben den Preis immer weiter in die Höhe. Die letzte Schätzung mit Preisen des Jahres 2019 liegt bei 70 Milliarden Pfund. Rund 100 Milliarden Pfund erscheinen vielen Beobachtern inzwischen als realistische Kostenschätzung.

Der Zeitplan wurde ebenfalls wiederholt angepaßt. Bis 2045 könnte die Fertigstellung inzwischen dauern. 2033, zum ursprünglichen Abschlußtermin, könnte jetzt erst das Stück bis Birmingham eröffnet werden.

Dabei sind die Ambitionen deutlich zurückgefahren. Der östliche Abschnitt Richtung Leeds wurde im Herbst 2021 ersatzlos gestrichen. Seit Anfang des Jahres ruhen auch die Arbeiten an der Verbindung von Old Oak Common zum Endbahnhof Euston. Zwei Millionen-schwere Tunnelbohrmaschinen, die für die Arbeiten bereitstehen, wurden im Sommer für die Zeit bis zur endgültigen Entscheidung zunächst einmal unter dem Gelände im Londoner Vorort vergraben.

Laut britischen Medienberichten haben Sunak und Hunt die Entscheidung für das Ende von HS2 bereits gefällt. Sie soll nach Informationen der Times aber erst im November mit dem Haushalt öffentlich gemacht werden, gleichzeitig sollen Mittel für den Ausbau alternativer Bahnverbindungen im Norden bewilligt werden.

Damit drohe das Projekt zum größten Millionengrab in der Geschichte Großbritanniens und einem Desaster für das Land zu werden, warnte Andy Street, konservativer Bürgermeister der Metropolregion West Midlands. Sunak ziehe dem Norden den Boden unter den Füßen weg und vergrößere die Kluft zum Süden immer weiter, klagte sein Labour-Kollege aus Manchester, Andy Burnham.

Ex-Premier Boris Johnson schimpfte, die Überlegungen zu weiteren Kürzungen seien ein vom Finanzministerium betriebener Nonsens. „Es ist kein Wunder, daß chinesische Universitäten die ständigen Streichungen von Infrastrukturprojekten in Großbritannien in der Lehre als Beispiele dafür nutzen, was mit dem demokratischen System nicht stimmt.“

„Man möchte einfach heulen bei dieser ganzen Sache“, sagte Paul Johnson, Leiter des Institute for Fiscal Studies. Seiner Ansicht nach hätte das Projekt indes nie bewilligt werden sollen, zu gering seien die Vorteile angesichts der immensen Kosten.

Besser wäre das Geld zum Beispiel in einer Verbesserung der Verbindungen in den nördlichen Landesteilen eingesetzt gewesen. „Jetzt sieht es eher so aus, als würden wir das Geld komplett verschwenden, indem wir eine Bahn bauen, die Milliarden kostet, und die einen weniger schnell von Birmingham ins Zentrum Londons bringt, als das heute möglich ist.“

Große Infrastrukturprojekte werden in Großbritannien grundsätzlich skeptischer gesehen als in vielen europäischen Staaten, deutlich mehr hinterfragt, ob die Investition sich lohnt. Entsprechend bleibt die Investitionsquote hinter den meisten OECD-Staaten zurück.

Tatsächlich kommen insbesondere Verkehrsprojekte aber auch deutlich teurer. Aktuell dürfte ein Kilometer neuer Schiene auf dem Abschnitt nach Birmingham 200 Millionen Pfund kosten. Der Schnitt von 20 Hochgeschwindigkeitsprojekten in Kontinentaleuropa liegt bei 32 Millionen Pfund.

Das sei jedoch kein HS2-Problem, sagt Sam Dumitriu von der Bürgerbewegung Britain Remade. Während eine Meile (1,6 Kilometer) U-Bahnstrecke in Deutschland mit 227 Millionen Pfund ins Gewicht fällt, in Spanien sogar nur mit 113 Millionen Pfund, sind es in Großbritannien 676 Millionen Pfund.

Zum Teil läßt sich der Unterschied durch Land- und Immobilienpreise erklären. 600 Millionen Pfund hat die Regierung bereits ausgegeben, um über 900 Grundstücke entlang der HS2-Strecke zu kaufen. Ins Gewicht fallen aber auch die vielfältigen Einspruch-Möglichkeiten von Betroffenen, die den Prozeß verzögern und oft zu Anpassungen der Pläne führen.

Trost bietet ein Blick nach Nordamerika. Dort sollte California High Speed Rail eigentlich schon seit einigen Jahren San Francisco und Los Angeles verbinden. Inzwischen haben sich die Kosten vervielfacht. Und die ersten Züge fahren, geplant ab 2029, zunächst von Merced nach Bakersfield, jeweils fast 200 Kilometer von den beiden Metropolen entfernt.

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <http://www.welt.de/247682970>

Auch konventionelle Bahnprojekte sind umstritten

Das Projekt „High Speed 2“ mit Anwendung konventioneller Rad-Schiene-Technik sollte (nach GFM-Informationen) einen kostengünstigeren Ersatz für diejenige auf Transrapid-Technologie basierende Verkehrslösung „UK Ultraspeed“⁷ nach deren Verzicht im Jahr 2007 darstellen. Offensichtlich war es keine kostengünstigere Lösung und zudem nicht weniger umstritten als das Transrapid-Projekt, welches die Metropolen Hamburg und Berlin verbinden sollte.

7 Siehe GFM-Jahresheft 2006 „19. Internationale Maglev-Konferenz vom 13.-15.09. in Dresden“, S. 54-55

Rückblick Pro-Transrapid 3: Auseinandersetzung mit den Contras

<https://www.tagesspiegel.de/potsdam/brandenburg/heftiger-streit-um-transrapid-556570.html>

TAGESSPIEGEL PNN

Brandenburg Heftiger Streit um Transrapid

Parteien, Bevölkerung, Experten gespalten / Anhörung im Landtag VON MICHAEL MARA, POTSDAM Inoffiziell heißt es in Regierungs- und SPD-Fraktionskreisen, man sehe keinen Bedarf, zum jetzigen Zeitpunkt Stellung zu beziehen. Das Projekt sei ohnehin "im Sterben begriffen", da seine Wirtschaftlichkeit zunehmend in Frage steht.

30.01.1997, 00:00 Uhr

Parteien, Bevölkerung, Experten gespalten / Anhörung im Landtag VON MICHAEL MARA, POTSDAM

Inoffiziell heißt es in Regierungs- und SPD-Fraktionskreisen, man sehe keinen Bedarf, zum jetzigen Zeitpunkt Stellung zu beziehen. Das Projekt sei ohnehin "im Sterben begriffen", da seine Wirtschaftlichkeit zunehmend in Frage steht. Dagegen warnte der Geschäftsführer der Magnetbahn-Planungsgesellschaft mbH, Hans Christoph Atzpodien, bei der Anhörung vor einem verfrühten Abgesang auf den Transrapid. Die Ergebnisse der neuerlichen Wirtschaftlichkeitsüberprüfung lägen erst Ende März/Anfang April vor. Deshalb seien alle Diskussionen verfrüht: "Sie bringen uns nicht weiter." Atzpodien betonte, daß der Transrapid dem Land Brandenburg Vorteile bringe, insbesondere für die Entwicklung der strukturschwachen Prignitz. Bekanntlich soll in Perleberg eine hochmoderne Wartungsstation mit weit über 100 Arbeitsplätzen entstehen. Die Vertreter der Prignitz sprachen sich dann auch überwiegend für den Bau des Transrapid aus. Perleberg habe mehr als 20 Prozent Arbeitslose, sagte Bürgermeister Zigan. Mit Ansiedlungen sei nicht zu rechnen, die Bundeswehr ziehe sich zurück. Die Jugend blicke, wenn das Hochtechnologiezentrum der Magnetschnellbahn nicht komme, in eine hoffnungslose Zukunft. Nur der Transrapid könne die sterbende Region noch retten, meinte auch der Sprecher des **Vereins Pro Transrapid**, Rothbauer. Das Transrapid-Zentrum werde viele Touristen anlocken. Hingegen fürchtet der Vertreter des Landkreises Ostprignitz-Ruppin, Schommler, daß der Transrapid negative Auswirkungen auf den Tourismus in der Prignitz haben werde. Der Sprecher der Prignitzer **Bürgerinitiative Contra Transrapid**, Preuß, verwies auf den wachsenden Widerstand der Bevölkerung: Man habe über 20.000 Unterschriften gesammelt. Auch die Experten sind uneins: Sprecher der Wirtschaft begrüßten das Projekt angesichts abnehmender Industriearbeitsplätze und schlechter Exportquoten. Der Vertreter des Deutschen Instituts für Zukunftsforschung und Technologiebewertung, Hopf, resümierte: Der Transrapid sei nicht wirtschaftlich. ...

<https://www.nd-aktuell.de/artikel/642184.transrapid-betrifft-nicht-nur-anwohner.html>

POLITIK

Transrapid betrifft nicht nur Anwohner

Aktionstag der PDS Brandenburg am 9. Januar gegen die Magnetbahn

07.01.1997 / Lesedauer: ca. 2.0 Min.

Von Jörg Staude

Der Transrapid zwischen Hamburg und Berlin bleibt im Gespräch - nur der Disput verlagert sich immer mehr in die betroffenen Regionen in Norddeutschland. Im brandenburgischen Perleberg gründete sich inzwischen ein **Pro-Transrapid-Verein**, der wohl vor allem auf die 96 Arbeitsplätze des dort geplanten Wartungszentrums hofft. Der Kreistag des umliegenden Landkreises Prignitz kippte am 20. Dezember 1996 einen »alten« Anti-Transrapid-Beschluß von 1994 und sprach sich nun mit deutlicher Mehrheit für den Bau der Magnetbahn aus - auch hier verwiesen die Befürworter auf die Arbeitsplätze des Wartungswerkes. ...



Pro Transrapid e.V.
Postfach 6
19341 Perleberg

Unser früherer Vorsitzender Friedrich Wilhelm Merck pflegte den Kontakt zu einem wichtigem Mitglied des Vereins, Dipl.-Jurist und Bau-Ingenieur Götz-Peter Sondermeir aus Perleberg.⁸

⁸ Siehe GFM-Jahresheft 2005 „In memorian“, S. 7

Kommt das Transportsystem Bögl aus Sengenthal nach Hamburg? Stadt prüft eine Magnetschwebebahn zu den Arenen

Spektakuläres Verkehrsmittel könnte Konzertbesucher und HSV-Fans ab der S-Bahn-Station Stellingen die Anfahrt erleichtern

Geneviève Wood

Hamburg. Es ist eine spektakuläres Vorhaben: Zwischen der S-Bahn-Station Stellingen und den Arenen am Volkspark könnte in Zukunft eine oberirdische Magnetschwebebahn die Hamburger zum Heimspiel des HSV oder in die Barclays Arena bringen.

Noch müssen Konzertbesucher oder Fußballfans ab dem S-Bahnhof mit dem Bus weiterfahren, oder sie kommen gleich mit dem eigenen Auto und stehen allerdings häufig im Stau. Nun gibt es Überlegungen der Stadt Hamburg gemeinsam mit der Handelskammer, in dem Bereich eine Magnetschwebebahn bauen zu lassen. „Die Stadt Hamburg erörtert gemeinsam mit der Handelskammer Hamburg und der Firmengruppe Max Bögl die Möglichkeiten für ein Pilotprojekt einer Magnetschwebebahn“, sagt Dennis Krämer, Sprecher der zuständigen Verkehrsbehörde. Ob diese Art des öffentlichen Perso-

nennverkehrs dann aber wirklich realisiert wird, ist noch nicht klar. „Der Austausch hierzu ist in einem sehr frühen Stadium. Es ist derzeit noch komplett offen, ob und wie ein solches Vorhaben realisiert werden könnte. Erste Erkundungsarbeiten sollen dazu beitragen, einige damit verbundene Sachfragen zu klären.“ Auch

Handelskammer-Sprecher Peter Feder bestätigt die gemeinsamen Pläne: „Wir sind dazu im Gespräch, für Details ist es aber noch zu früh.“

Die Idee zur Schwebebahn entstand während der Mobilitätsmesse „Hey Hamburg“ in der Handelskammer, als Vertreter der Verkehrsbehörde, der Handelskam-

mer und des bayerischen Schwebebahnherstellers Bögl zusammenkamen.

Der NDR hatte zuerst über diese Überlegungen berichtet. Demnach gebe es Pläne, dass die Magnetschwebebahn sogar bereits zu den Spielen der Fußball-Europameisterschaft im kommenden Jahr in Betrieb gehen solle. Sie sei laut Behörde

aber nicht als kurzfristige Einrichtung gedacht, sondern als ein langfristiges Verkehrsmittel.

Ob daraus tatsächlich etwas wird, ist fraglich, wenn man vergangene Ideen dieser Art betrachtet: So folgten bei der Seilbahn über die Elbe dem kreativen Vorschlag keine Taten. In sieben Minuten sollten bis zu 3000 Menschen pro Stunde in 80 Meter Höhe über dem Hafen schweben. Die Seilbahn scheiterte am Votum der Bewohner im Bezirk Hamburg-Mitte: Während die Initiative „Ja zur Seilbahn“ von einer „einmaligen umweltfreundlichen Chance zum Nulltarif“ schwärmte und schon von einer Fortsetzung der Bahn bis nach Wilhelmsburg träumte, fürchteten die Gegner eine Zerstörung des Stadtbildes, noch mehr Verkehr und weitere Touristenströme.

Auch nach Sylt sollte vom Festland eine Seilbahn die Urlauber auf die beliebte Nordseeinsel bringen. Aber daraus wurde bislang ebenfalls nichts.



Hamburger Abendblatt vom 19.10.2023



MARIO LARS

Hamburger Abendblatt vom 01.08.2023

Teuer aber machbar – das unerwartete Comeback der Transrapid-Pläne

Stand: 21.11.2023 | Lesedauer: 6 Minuten



Von **Christoph Kapalschinski**
Redakteur Wirtschaft & Innovation



Ein Container auf einer oberpfälzischen Transrapid-Teststrecke des Baukonzerns Bögl

Quelle: picture alliance/dpa/Firmengruppe Max Bögl/TSB Cargo/Oliver Kerner

Abgesehen von einer Strecke in Shanghai schaffte es die deutsche Transrapid-Technologie nie in den Regelbetrieb. Ein bayrischer Mittelständler will das ändern, dabei sind die Hürden hierzulande hoch. Doch jetzt gibt der Berliner Senat dem Vorhaben eine neue Hoffnung.

Einmal fuhr sie bereits durch den Hamburger Hafen – zumindest ein paar Meter: Die Magnetschwebbahn des bayerischen Baukonzerns Bögl zeigte vor drei Jahren am Rand einer Mobilitätsmesse ihr Können. Automatisiert beförderte sie einzelne Container über eine Teststrecke – Verladestation und Weiche inklusive.

Eine einsatzfertige Magnetschwebbahn vom Mittelständler – was fantastisch klingt, ist Realität, weil Bögl bereits beim Transrapid dabei war und die Fahrstrecke baute. Aus dieser deutschen Technologie, die es außer auf einer Strecke am Schanghai Flughafen nie in den Regelbetrieb geschafft hat, entwickelte Bögl eine eigene Bahn, die mit bis zu 150 Kilometern pro Stunde vergleichsweise langsam fährt.

Sie soll, so will es zumindest das Unternehmen, den Nahverkehr auf Strecken bis zu 50 Kilometern bereichern, sowohl als Ersatz für Lastwagen als auch als Personen-Bahn. Allerdings trifft die Bahn auf ein Problem, das bereits den Transrapid zu Fall gebracht hat: Technologisch ist sie machbar – doch findet sie auch einen wirtschaftlichen Einsatzzweck?

Und so sucht Vorstandschef Stefan Bögl dringend einen Partner für ein erstes reales Projekt, das über die betriebseigenen Teststrecken in der Oberpfalz und bei einem chinesischen Partner in Chengdu hinausgeht. Sein Unternehmen bringt sich emsig bei verschiedenen Kommunen ins Spiel. Frische Hoffnung gibt es jetzt in Berlin. Die Lokalzeitungen der Hauptstadt [berichten am Montag \(/regionales/berlin/article248619468/Berlin-will-](#)

<https://www.welt.de/wirtschaft/plus248625800/Lasten-und-Personenverkehr-Teuer-aber-machbar-das-unerwarte...Einsatz-von-Magnetschwebbahnen-testen.html>), der Stadtstaat plane den Bau einer ersten Strecke.

Allerdings: Die große Ankündigung steht noch auf schwacher Grundlage. Bislang handelt es sich lediglich um einen Plan von CDU-Rathausfraktionschef Dirk Stettner. Seine Partei war mit dem Plan bereits in den erfolgreichen Wahlkampf gegangen.

Doch ob es zur Umsetzung kommt, ist offen. Geschätzte 85 Millionen Euro würden die fünf bis sechs Kilometer kosten, die eine sinnvolle Hochbahn-Teststrecke lang sein müsste, sagte ein Sprecher der CDU-Fraktion WELT. Eine konkrete Strecke sei noch nicht auserkoren. Eine Bögl-Sprecherin teilte auf Anfrage mit, sich nicht äußern zu wollen.

Vager Plan auch für Hamburg

Sicher ist lediglich, daß es nicht um eine Anbindung des Flughafens BER geht, für den einst eine Transrapid-Anbindung im Gespräch war. Im Berliner Haushalt der schwarz-roten Rathauskoalition eingeplant ist das Projekt auch noch nicht, Geld könnte aber aus dem Sondervermögen Klimaschutz des Stadtstaats kommen.

„Die Pläne zu einer Magnetschwebbahn in Berlin stehen ganz am Anfang, insofern gibt es noch keine Gespräche mit einer Herstellerfirma“, teilte die Berliner Verkehrsverwaltung auf Anfrage mit.

Einen ähnlich vagen Plan gibt es in Hamburg: Hier treibt Bögl zusammen mit der Handelskammer eine Initiative voran, das Volksparkstadion mit der Magnetbahn anzubinden. Das Unternehmen hat sogar schon Bodenuntersuchungen durchgeführt, um die Machbarkeit zu belegen.

Dennoch ist die Verkehrsbehörde zurückhaltend. Es gebe erst sehr frühe Gespräche, die bei weitem nicht konkret seien, sagte ein Sprecher. So sei die Finanzierung unklar. Zudem plant die Stadt mittelfristig eine U-Bahn und eine S-Bahn in der Nähe. „Es ist derzeit noch komplett offen, ob und wie ein solches Vorhaben realisiert werden könnte“, sagte der Sprecher.

Um Pläne im Heimatbundesland von Bögl, Bayern, ist es zuletzt ruhiger geworden. „Konkrete Pläne für den Bau einer Magnetschwebbahn in Bayern gibt es noch nicht“, sagt ein Sprecher des Verkehrsministeriums im Freistaat. Für den Raum München gibt es zumindest Studien zum Einsatz der Bahn. Auch im württembergischen Eßlingen bei Stuttgart hat sich Bögl ins Spiel gebracht.

Die Bögl-Bahn trifft auf Probleme, die schon anderen neuartigen Bahnen den Weg in die Realisierung versperrt haben: Bedenken um Kosten und Risiken. So beilegte sich der Hamburger Hafenbetreiber HHLA ([/regionales/hamburg/article248628874/Hamburger-Hafen-MS-C-naehert-sich-bei-Kauf-von-HHLA-Anteilen-der-Zielgeraden.html](https://regionales.hamburg/article248628874/Hamburger-Hafen-MS-C-naehert-sich-bei-Kauf-von-HHLA-Anteilen-der-Zielgeraden.html)) noch während des Verkehrskongresses vor drei Jahren zu verbreiten, der Einsatz sei geprüft und gleich verworfen worden. Denn es habe sich gezeigt, daß es im Betrieb als deutlich zu teuer sei. Auf 30 bis 40 Millionen Euro je Kilometer bezifferte das Unternehmen damals die reinen Baukosten.

Hürden bei Transport von Lasten und Personen

Zwar gibt es mit der Möglichkeit, einzelne Container automatisiert fahren zu lassen, technische Vorteile gegenüber der Hafen-Güterbahn. Dennoch ist der klassische Güterzug in Kombination mit dem LKW-Verkehr laut den

<https://www.welt.de/wirtschaft/plus248625800/Lasten-und-Personenverkehr-Teuer-aber-machbar-das-unerwarte...>
Berechnungen im Alltag günstiger – und vor allem erprobt. Sollte das neue System sich als störanfällig erweisen, könnte es die getaktete Hafen-Logistik durcheinanderbringen.

Auch im Personennahverkehr gibt es Hürden über die Kosten hinaus. Die Magnetschwebbahn braucht im Vergleich zu Straßenbahnen einen aufwendigeren Schienenweg – auch wenn bei der Bögl-Bahn anders als beim Transrapid der Antrieb nicht in der Schiene, sondern klassisch im Wagen verbaut ist.

Daher benötigt die Bahn eigene Trassen, meist auf Stelzen. Das ist in deutschen Städten schwierig. Zwar gibt es etwa in Berlin und Hamburg U-Bahnen auf Hochbahn-Strecken. Doch diese stammen meist aus der Zeit des Deutschen Reichs und würden heute an Anwohner-Protesten scheitern.

Keine hohe Geschwindigkeit

Dem stehen begrenzte Vorteile gegenüber: Anders als der Transrapid, der auf langen Strecken fahren sollte, bietet die Bögl-Bahn keine besonders hohe Geschwindigkeit. Bögl verspricht einen sehr leisen Antrieb, Zuverlässigkeit auch bei widrigem Wetter und lokale Emissionsfreiheit dank Stromantrieb.

Die oberirdische Bahn, deren Fahrweg aus vorgefertigten Bauteilen zusammengesetzt wird, soll zudem deutlich preisgünstiger sein als eine unterirdische U-Bahn. Das gilt allerdings auch für oberirdische S- und Straßenbahnen. Und auch künftige S- und U-Bahnen können fahrerlos unterwegs sein.

Berlin hat mit der S-Bahn, der U-Bahn und der Straßenbahn bereits drei unterschiedliche Schienensysteme. Aus historischen Gründen sind zudem nicht alle U-Bahn-Züge austauschbar. Eine zusätzliche Magnetbahn würde die Komplexität und damit die Kosten für den störungsanfälligen Berliner Nahverkehr weiter erhöhen.

Wegen der prinzipiellen Hürden gibt es bislang nur wenige alternative Transportsysteme im Praxiseinsatz. In Berlin gab es Anfang der 1990er-Jahre eine Magnetschwebbahn des Herstellers AEG-Telefunken, die im Nahverkehr zum Potsdamer Platz nahe der Sektorengrenze fuhr.

Nach dem Mauerfall wurde der pannenreiche Betrieb rasch aufgegeben. In NRW verbindet seit 1984 eine Hängebahn von [Siemens \(/wirtschaft/plus248573792/Siemens-Der-verkannte-deutsche-Weltkonzern-hat-etwas-was-den-grossen-Techkonzernen-fehlt.html\)](#) die beiden Campus der Universität Dortmund mit Nachbarstadtteilen und fährt am Düsseldorfer Flughafen. Aktiv vermarktet wird das System von dem Dax-Konzern allerdings nicht mehr.

Für Bögl ist das Risiko nach Unternehmensangaben trotz der Hürden gering. Die Entwicklung habe lediglich 50 Millionen Euro gekostet, sagte Stefan Bögl bei der Vorstellung des Systems in Hamburg. Insgesamt kommt Bögl auf rund zwei Milliarden Euro Jahresumsatz etwa aus dem Straßenbau, dem Bau von Wohnungen oder von Türmen für Windkraftwerke.

Nur 60 der 6500 Mitarbeiter seien mit der Bahn befaßt, die offiziell Transportsystem Bögl (TSB) heißt, sagte Bögl damals. Das sei möglich, weil etwa Standard-Komponenten aus bestehenden S-Bahnen genutzt würden. Finanziell sei der Mittelständler abgesichert: Die Lizenzierung der Technik für die Personenbeförderung an den chinesischen Partner Xinzhu für den Einsatz in der Volksrepublik spiele die Entwicklungskosten bereits wieder ein.

<https://www.welt.de/wirtschaft/plus248625800/Lasten-und-Personenverkehr-Teuer-aber-machbar-das-unerwarte...>

Dem gegenüber steht ein hohes Umsatzpotential, falls es Bögl gelingt, Kommunen und Logistikunternehmen von seiner Lösung zu überzeugen. Dringend nötig dafür ist jedoch endlich eine erste Strecke im Realbetrieb. Bislang geht es nur langsam voran: Vor zwei Wochen meldete Bögl, die im Hamburger Hafen getestete Weiche nun in seine Teststrecke in der Oberpfalz integriert zu haben.

Berlins CDU-Fraktionschef Stettner schaut derweil bereits nach einer weiteren Zukunftstechnologie. Am Montag trifft er den Entwickler eines Flugtaxis.

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/248625800>



MEINUNG



MARIO LARS

Hamburger Abendblatt vom 09.09.2023

Projekt "Wiedereröffnung des Dresdner Fernsehturms für die öffentliche Nutzung"

Betreff: Projekt "Wiedereröffnung des Dresdner Fernsehturms für die öffentliche Nutzung" - Vorschläge der GFM-eV Hamburg

Von: Michael Dittmer - GFM-eV <dittmer@pro-transrapid.org>

Datum: 07.11.23, 18:01

An: "info.dresden@dreso.com" <info.dresden@dreso.com>, "info@phase-10.de" <info@phase-10.de>

Kopie (CC): "drfc-vloeper@gfm-magnetbahn.org" <drfc-vloeper@gfm-magnetbahn.org>, "goetz@gfm-magnetbahn.org" <goetz@gfm-magnetbahn.org>

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten gern über unsere Vorschläge mit den Verantwortlichen für das Dresdner Fernsehturm-Projekt bei Drees & Sommer und phase10 als Projektsteuerer sowie Generalplaner in den Dialog treten.

Obwohl unsere Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie e.V. (GFM-eV) Hamburg bereits im März 2021 einen Antrag zur Mitarbeit in der Lenkungsgruppe "Fernsehturm Dresden" an den Dresdner Stadtrat und OB Dirk Hilbert stellte, erhielten wir bisher weder eine Zustimmung noch eine Ablehnung. Nur zu einem Workshop des Arbeitskreises "Innovative Verkehrsmittel zur Erschließung des Fernsehturms" am 17.10.2022 wurde unser Vorsitzender Dr. v. Loeper und ich eingeladen, um einen Vortrag zu halten.

Somit bleibt es uns verwehrt, über das Gremium der Lenkungsgruppe mit Ihnen zu kommunizieren.

Unsere Vorschläge umfassen folgende Themen:

1. nachträgliche Drehbarkeit im ehemaligen Turmcafé - auch ohne feste Bestuhlung sinnvoll

Auch auf Wunsch von Klaus Martin - bis zu seinem Tod Beiratsvorsitzender des Fernsehturmvereins Dresden - hatte ich, Andreas Götz, bereits vor einigen Jahren mit dem Geschäftsführer der evico GmbH Dresden Dr. Oliver de Haas über die Machbarkeit eines sehr flachen und leichten Drehrings im ehemaligen Turmcafé gesprochen. Er bejahte die grundsätzliche Nachrüstbarkeit auf Basis der supraleitend gelagerten Magnetschwebetechnik sowie eines getriebelosen, berührungsfreien Linearmotorantriebs. Zur konkreten (Vor-)Planung werden jedoch Angaben u.a. zur Baustatik benötigt. Hierzu gibt es Fragen, da die Aussage von Dr. de Haas nur grundsätzlicher Natur war.

Aus diesem Grund wäre ein gemeinsames Treffen zwischen Ihren Projektverantwortlichen für den Dresdner Fernsehturm, der evico GmbH, der DFMG (Deutsche Funkturm GmbH) als Eigentümer, dem Betreiberkonsortium Fernsehturm Dresden GmbH sowie uns von der GFM-eV angebracht!

Weitere Erläuterungen finden Sie im Anhang in unserem Antrag an den Dresdner Stadtrat und OB Dirk Hilbert.

Beispielsweise ist der Drehring im Moskauer Fernsehturm offenbar nicht breiter - als er im Dresdner Fernsehturm möglich wäre (4er Tische), wie das folgende Video zeigt:

[Fernsehturm von Moskau - YouTube](#)

Wir weisen gern darauf hin, daß die Drehbarkeit auch für das aktuelle Betreiberkonzept ohne eine feste Bestuhlung Sinn macht, die bei anderen künftigen Nutzungsformen als im historischen Turmcafé für die Gäste attraktiv sein könnte.

So würde es vermutlich den Gästen nicht gefallen, ihre Speisen und Getränke für den Wechsel der Aussicht von einem Stehtisch zu einem anderen tragen zu müssen.

2. Aufzüge

2.1. Schwebelaufzüge - wartungs- & verschleißarm, vertikal sowie horizontal im (paternosterähnlichen) Umlaufbetrieb fahrend

Alternativ zum seillosen Aufzugssystem "MULTI" von ThyssenKrupp elevator (TKE), der offensichtlich nicht auf die Schachtabmessungen klassischer Seilaufzüge angepaßt werden kann, bietet sich ein Schwebelaufzugssystem mit der SupraTrans-Technologie an. Sie wurde federführend vom Leibniz-Institut für Festkörper- und Werkstoff-Forschung (IFW) Dresden entwickelt und wird seit 2017 am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), evico Dresden und dem ATZ (Adelwitzer Technologiezentrum) Torgau weiterentwickelt. Ein solcher auch horizontal fahrender Aufzug sollte vor mehreren Jahren von der geplanten Station "Porta Alpina" im schweizerischen Gotthard-Basistunnel zur Anbindung des Ortes Sedrun und der ganzen Surselva ans europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz gebaut werden. Dieses Projekt wurde leider hinfällig, weil die SBB von der zusätzlichen Einrichtung eines regulären Halts in der unterirdischen Station aus betrieblichen Gründen absah.

Am Fernsehturm Dresden könnte er bis in die externe Restaurantküche mit separaten Transportkabinen fahren.

Im Anhang ist im IFW-Prospekt über die SupraTrans II-Fahrversuchsanlage der Demonstrator eines seil- und kabellosen Schwebelifts für kleine Lasten abgebildet (2. Seite, rechts unten).

Der "Mehrwert" eines solchen neuartigen Aufzugsystems im Dresdner Fernsehturm besteht sicherlich nicht in geringeren Investitionskosten gegenüber herkömmlichen Seilauflügen - u. a. schon aufgrund der Prototypensituation.

Es kann jedoch erwartet werden, daß die Betriebskosten niedriger ausfallen.

Er liegt vielmehr im Demonstrationscharakter der berührungsfreien und verschleißarmen supraleitenden Magnetlagerung inklusive der Datensammlung im langfristigen Realbetrieb.

Die Präsentation einer maßgeblich in Sachsen entwickelten, vielseitig anwendbaren Hochtechnologie - nur in Brasilien und China arbeitet man auch daran - dürfte den Fernsehturm Dresden zur interessanten und attraktiven Destination für ein inter- sowie nationales Publikum machen!

Dies erkannte auch der Architekt Andreas Schmidt (TK-Elevator, Vertrieb "MULTI") sofort, als wir im Frühsommer 2020 mit ihm ein ausführliches Gespräch hatten.

Da damals der Bauherr des Hochhauskomplexes an der Berliner Warschauer Straße vom "MULTI" Abstand nahm, fand er unsere Anregung gut und war sehr begeistert von der Idee, ihn stattdessen nahe Berlin im Dresdner Fernsehturm zu präsentieren.

Daraufhin lud TK-Elevator die Deutsche Funkturm GmbH (DFMG) nach Rottweil in ihren Testturm ein.

2.2. Induktive Energieübertragung statt Kabel

Auch Seilauflüge können eine etwas ältere Innovation der Elektrotechnik nutzen. Und zwar die berührungsfreie Elektroenergieübertragung in die Kabinen per Induktion - ohne Kabel oder Stromabnehmer: Pressemitteilungen (thyssenkrupp.com)

Wir von der GFM-eV freuen uns auf inspirierende Gespräche mit Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.:

Andreas Götz, Dipl.-Ing. (FH) Elektrotechnik, Dresden
(Tel.: 017650373237; E-Mail: goetz@gfm-magnetbahn.org),
Benjamin Hartung, Dresden

--

i.V.

Michael Dittmer
Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie e.V.
- Stellvertretender Vorsitzender -
- Fördermitglied der Free Software Foundation Europe -

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

<http://aipi.social/@gfm>

<mailto:mdittmer@gfm-magnetbahn.org>

Threema-ID: FSJ6RDTJ

Sitz der Gesellschaft: Hamburg, Amtsgericht Hamburg: 69 VR 16646

Vorsitzender: Dr. Friedrich Christian von Loeper

Anhänge:

Antrag GFM Lenkungsgruppe Variante 1.pdf 754 KB

WZ v. 12.12.2023 LN

Medien ziehen Vergleiche mit der Hauptstadt – nicht nur wegen Schwebbahn-Plänen

Wird Berlin wuppertalisiert?

Von Anne Palka

Berlin will eine Schwebbahn testen. Eine Magnetschwebbahn. Das hat die schwarz-rote Koalition Ende November bekannt gemacht, sie rechnet mit Kosten von 80 Millionen Euro für eine fünf bis sieben Kilometer lange Strecke in der Innenstadt, mittlerweile gibt es schon höhere Kostenschätzungen. Von einer „Wuppertalisierung Berlins“ schreibt Tagesspiegel-Korrespondent Daniel Böldt – die er für eine schlechte Idee hält. Er zählt fünf Gründe auf, warum Berlin keine Schwebbahn braucht. Gegen Schwebbahnen als Verkehrsmittel scheint er nichts zu haben, findet den Vorschlag für Berlin aber dreist.

Geld solle nicht in Luftschlöser gesteckt werden, sondern in den bestehenden Nahverkehr, der vom Verkehrsbetrieb wegen Personalmangels ausgedünnt wird. (Randbemerkung: Das passiert auch in Wuppertal.) Als zweiten Grund führt Daniel Böldt an, dass ein neues Verkehrsmittel eine Insellösung

sei, die nur mit viel Aufwand an das Netz angebunden werden kann. Er fragt außerdem, wo die Strecke gebaut werden soll, über die Friedrichstraße, auf den Alexanderplatz oder quer durch den Tiergarten? (Noch eine Randbemerkung: In Wuppertal hat man sich damals vor allem wegen Platzmangels für die Schwebbahn entschieden, der Raum über dem Fluss war noch frei. Warum also nicht über die Spree nachdenken?)

Als vierten Grund führt er an, dass eine Magnetschwebbahn die effizienteste Lösung zur CO₂-Reduktion sein muss, um sie wie geplant aus dem Klima-Sondervermögen finanzieren zu können. Er wünsche dem Institut, das dies nachweisen muss, viel Spaß. Sein letzter Kritikpunkt: Die CDU sei angetreten, insbesondere Berlins Außenbezirke in den Blick zu nehmen. „Die Ankündigung einer fünf Kilometer kurzen Schwebbahn in der Innenstadt muss allen Pendlern, die sich morgens in die City quälen, wie Hohn vorkommen.“

Optisch hätte die Magnet-

schwebbahn übrigens nichts mit der in Wuppertal gemein, die ja eigentlich eine Hängebahn ist. Sie sähe aus wie ein normaler Zug, der nicht auf Schienen läuft, sondern den Magnetfelder in einen leichten Schwebzustand bringen. Eugen Langen, Ingenieur der Wuppertaler Schwebbahn, hat damals übrigens fast gleichzeitig ein Schwebbahn-Projekt in Berlin begonnen, das aber scheiterte, veranlasst durch Kaiser Wilhelm II. persönlich, erinnern die Wuppertaler Stadtwerke – und daran, dass der Kaiser im Jahr 1900 trotzdem eine Probefahrt unternahm.

Wuppertal in den Augen der Welt

Berlin-Wuppertal-Vergleiche gehen aber über die Schwebbahn hinaus. „Wer über das Versagen der Bürokratie berichten will, fährt doch nicht nach Wuppertal. Nein, man berichtet aus Berlin“, sagte Michael Müller, damals regierender Bürgermeister der Hauptstadt, 2021 der „Zeit“. Über Berlin werde in den Medien viel geschimpft, doch in anderen Städten laufe es nicht besser.

„Im Hinblick auf die Belanglosigkeit von Städten fallen einem eher andere Orte ein, ohne dass ich jetzt einen explizit nennen will“, reagierte Wuppertals Oberbürgermeister Uwe Schneidewind im Gespräch mit der Rheinischen Post auf die Aussage Michael Müllers – und sprach eine Einladung aus, der dieser jedoch nicht folgte. Die Hauptstadt könne noch etwas von Wuppertal lernen, so

Schneidewind: „Zum Beispiel, wie man mit sehr knappen Ressourcen in vielen Bereichen hocheffiziente Prozesse organisieren kann.“ Stichwort: Entbürokratisierung. „Natürlich gibt es Baustellen wie das Ausländeramt und den Baubereich. Noch läuft nicht alles rund.“

Neben Berlin-Wuppertal-Vergleichen gibt es auch Wuppertal-Berlin-Vergleiche. „Das neue Berlin heißt Wuppertal“ ist die Überschrift eines Zeit-Artikels von Hanno Rauterberg aus März 2023. Es geht um kreative Kulturorte, um den Aufbruch, um das Gefühl in der Stadt. „Neuerdings erzählt man sich sogar, dass hier, entlang der gerade stürmisch dahinrauschenden Wupper, ein neues Kraftzentrum der Künste heranwächst, frischer, stärker, auf jeden Fall überraschender als Frankfurt, Köln oder München. Manche sagen: Wuppertal, hey, das ist das neue Berlin.“ Wuppertal als Stadt der Gegensätze, unvollendet, ein Möglichkeitsraum.

Gesprächspartner ist unter anderem der Inhaber einer Werbeagentur, in Berlin lebend und mit einer Filiale in Wuppertal, der sagt, dass er sofort dorthin ziehen würde, wäre er noch einmal 20. Ein Künstler, der erzählt, dass seine Freunde in Berlin neidisch auf das schauen, was sich in Wuppertal tut. Und eine Sammlerin, für die Berlin nicht infrage komme, weil es in Wuppertal unversteltter zugehe, nicht so pflichtgemäß cool. Das Fazit von Hanno Rauterberg: „Weg vom Eurozentrismus, heißt die Devise. Weg vom Paris-, London-, Berlin-Hype. Die Zukunft liegt im Abseits, lautet der neue Megatrend. In Wuppertal hat diese Zukunft lange schon begonnen.“



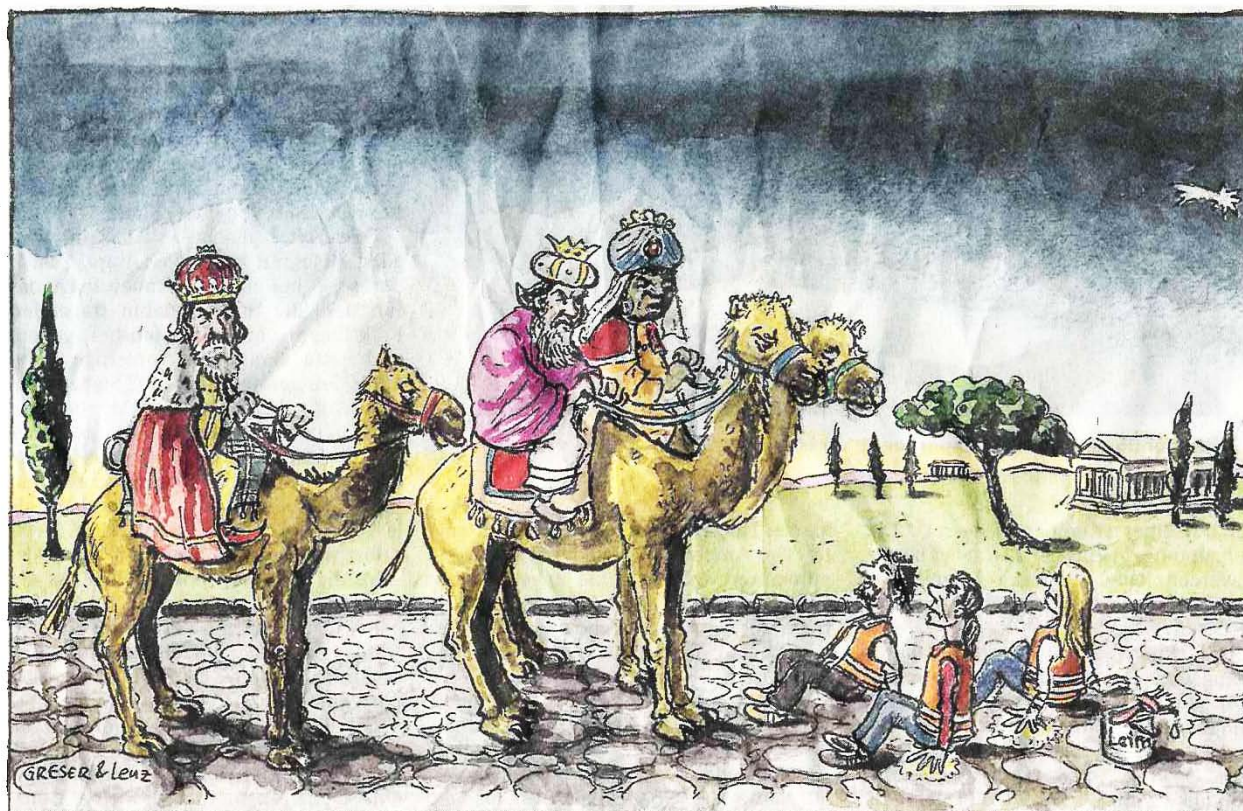
Die Berliner Magnetbahn im Jahr 1991: Sie wurde nach der Wiedervereinigung abgeschrieben. Nun gibt es einen neuen Vorstoß für eine Teststrecke. Foto: dpa

Unser neues Dresdener Mitglied, Dipl.-Ing. Andreas Götz, war zwischen 1993 und 1995 mit dem Unternehmen AEG in Kontakt, im Bestreben an einer neuen Anwendungsstrecke der M-Bahn mitzuwirken, nachdem die Berliner Strecke einer Vertragsklausel von 1982 mit ungeahnten Folgen zum Opfer fiel.⁹ Im Gegensatz zur M-Bahn überwindet die Wuppertaler Schwebbahn keine Gewichtskräfte mit Hilfe von Magneten und wird auch nicht per Linearmotor angetrieben..

⁹ Siehe GFM-Jahresheft 2008 „Transrapid und M-Bahn“, S. 14-15

Am Ende des Jahres

Früher war mehr Lametta!



Was also gehört zu Weihnachten? Für diejenigen mit Leitkultur auf jeden Fall ein Tannenbaum. Und dann natürlich, da muss man Kevin Kühnert zustimmen, Loriots „Weihnachten bei Hoppenstedts“. Die schmückten schon damals ihren Baum naturfrisch und umweltfreundlich.

Und sie ließen sich auch nicht den Spaß am Atomkraftwerk nehmen, obwohl es zu ihrer Zeit noch echte Proteste gab und nicht nur Klimakleber. Aber selbst die sitzen nun hoffentlich mit der Familie zusammen und erfreuen sich an Krawatten und Saugblaser unterm Baum.

Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 23.12.2023

----- Ursprüngliche Nachricht -----

Von: "Horst Severin"

An: "membersandpros@gfm-magnetbahn.org" <membersandpros@gfm-magnetbahn.org>

Datum: 01.03.2024 15:59 CET

Betreff: Für das Jahresheft

Für das Jahresheft

Da unserer Redaktion Dr. Wulf Rumpel für die Zusammenstellung des Jahresheftes nicht mehr zur Verfügung steht.

ZUNÄCHST GILT WULF RUMPEL UNSER GEBÜHRENDER DANK, FÜR DIE VIELEN JAHRE IN DENEN ER TREU FÜR DIE HERSTELLUNG DES JAHRESHEFTES ZUR VERFÜGUNG GESTANDEN HAT UND MIT DEM MAGAZIN UNSEREN VEREIN REPRÄSENTIERTE.

Auf seine Bitte, das ich mich für das Jahresheft zur Verfügung stelle möchte. Steht nun meine Bitte im Vordergrund mir Artikel aus Zeitungen oder selbst verfasstes Schriftmaterial an meine Adresse die im Jahresheft ein zu sehen ist zu schicken.
Horst.

Glosse der Redaktion

Die Lokomotivführer der deutschen Eisenbahn kämpfen für bessere Arbeitsbedingungen, mal wieder möchte man sagen, auch weil sie die Hauptlast einer aus der Zeit gefallenen Verkehrspolitik zu tragen haben. Der Kanzler der Bundesrepublik Deutschland fährt derweil nach Brandenburg, eröffnet einen Instandsetzungsbetrieb für Alttechnik, ICE und Co. und lobt die tolle Technik, die hier zukünftig in Gang gehalten werden soll. Nun werden Sie fragen: was hat denn das eine mit dem anderen zu tun?

Nun, in beiden Fällen geht es im Grund um Zwangserhalt von Alttechnik. Die beansprucht einen hohen Aufwand an Personal, Material und Wartung. Aber erinnern wir uns des Februars 1804, an diesem Tag fuhr in England die erste Eisenbahn der Welt ihres Schienenweges.

Vor 220 Jahren also begann ein Siegeszug der heutzutage im Fiasco dahindämmert. Ja, ich weiß, inzwischen wurde Vieles neu gemacht, es werden zwar weiterhin Kohlen verbrannt, um den Antrieb zu gewährleisten, dies aber nicht mehr auf der Lok selbst, sondern an einem entfernten Ort, was das Konstrukt im Ansehen von Traumtänzern zur Umweltfreundlichkeit adelt. Auch die Klimaanlage funktioniert, meistens jedenfalls und Internet gibt es manchmal auch.

Der Fahrweg hingegen blieb mangels weiterer Ideen oder besser Desinteresse von Innovation verschont. Insofern mutet es einigermaßen amüsant an, wenn mit großem Trara ein Sondervermögen, der Bundesrechnungshof nennt es prosaisch eine Sonderschuld von 80 Mrd. € am offiziellen Haushalt vorbei geschaffen wird, um dieses Relikt einer besseren Zeit bundesweit zu erneuern.

Es ist mit Sicherheit davon auszugehen, daß am Ende des dafür geplanten Zeitraumes die nächste Sonderschuld erforderlich sein wird. Und die Fahrer dieser Antiquität werden weiterhin benötigt und sich dieser Möglichkeit von Herzen annehmen. Insofern ist das ganze Chaos bei der Eisenbahn nur ein Vorgeschmack auf allerlei, bloß nichts Besseres.

Bleibt noch die Klärung der Frage, warum denn um alles in der Welt fahren wir nicht wie damals Frau Benz weiter auf drei Rädern ohne Luftreifen von Apotheke zu Apotheke oder besser noch, warum fahren unsere LKW`s nicht ohne Reifen auf Felgen über die Autobahn? Da hört man schon die Riege der Zwangsbeglückter aufschreien, das geht doch nicht! Aber das macht doch die Eisenbahn den ganzen Tag, mit den bekannten Mißerfolgen und Querelen.

Was wir brauchen, ist ein Verkehrssystem, das nicht rollt, poltert, Eisenspäne streut, lärmt und Landschaften zerschneidet. Dieses System gibt es bereits seit vielen Jahren erfolgreich in Shanghai, weiterentwickelt in Nürnberg und, so weit ich weiß, in Karlsruhe auch. Und bestreikt werden kann es auch nicht, muß es gar nicht zumindest so lange, wie Computer nicht die Machtfrage stellen.

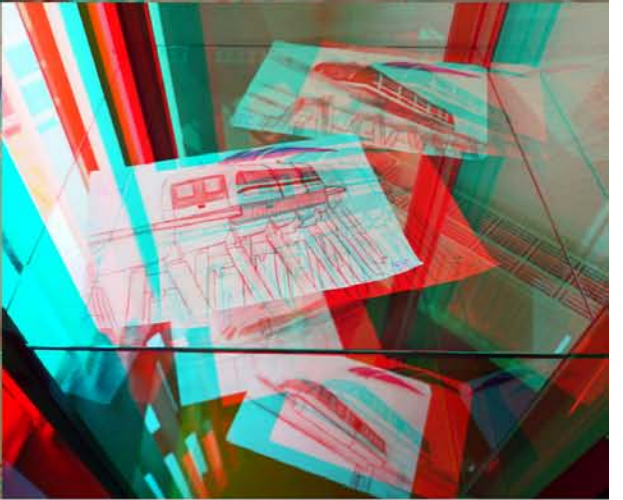
Warum also fangen wir nicht einfach mit dem Projekt Magnetschnellbahn an?

Fragt Wulf Rumpel

Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)



Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)



Rückseite (bleibt aus drucktechnischen Gründen leer)

Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie e. V.

Dipl.Ing. Matthias Latteyer · Dorotheenstraße 12 · 22301 Hamburg · Tel.: 0176-22667017

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
Dorotheenstraße 12

22301 Hamburg

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand