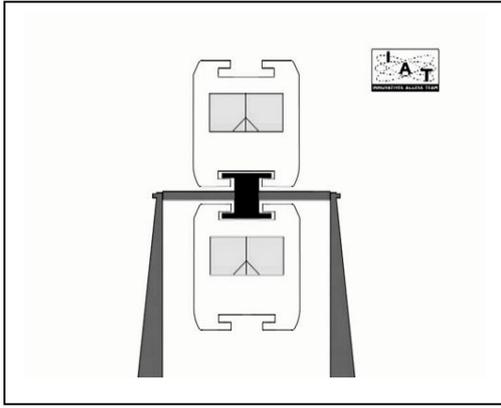


# IAT-Magnetschwebebahn: Wirtschaftlich, umweltverträglich und nachhaltig für Wachstum - Arbeit - Infrastruktur



Im europäischen Verkehrswesen wird der Transrapid bisher nur unzureichend favorisiert. Trotz staatlicher Forschungsförderung orientiert sich der Verkehrsmarkt noch immer am überholten System aus Rad und Schiene. Die selbst von Kritikern kaum bestrittene herausragende technische Qualität des Transrapid hat Barrieren im Denken der Kostenverantwortlichen noch nicht überwunden.

Um weltweite Nachfrageschwankungen auszugleichen, haben sich die führenden Hersteller

der Rad-Schiene-Industrie durch ein Netzwerk von Kontakten, gegenseitigen Verbindlichkeiten und informellen Interessenverpflichtungen eng miteinander verbunden. Im Rad-Schiene-Markt ist ein Oligopol der Anbieter entstanden. Eine Magnetschwebebahn steht außerhalb dieser gewachsenen Kooperationen. Weniger Oberleitungs-Signalbau, Schotterung, konventioneller Gleisbau und Gleisunterhalt und kaum noch Verschleißteile, die zu warten und zu ersetzen sind, werden von einem ganzen Industriezweig als existenzbedrohend empfunden und mit unredlichen Mitteln bekämpft.

Diese Unternehmen ohne Magnetbahn-Know-How sehen ihre Geschäftstätigkeit gestört und blockieren durch Desinformation und Gerüchte eine Innovation, die auf einer Erfindung aus dem Jahr 1934 basiert. Entwickelt von einem Herstellerkonsortium, das auch den ICE und seine Rad-Schiene-Infrastruktur bereitstellt, befinden sich die Transrapid-Systemführer in der Zwickmühle, das sichere Rad-Schiene-Geschäft zu bedienen oder das neue Geschäftsfeld Transrapid zu etablieren. „Für das elektromagnetische Schweben von Fahrzeugen erhielt Hermann Kemper am 14. August 1934 das Reichspatent 643316 zugesprochen. ... 1973 nahmen der Physiker Götz Heidelberg und Professor Herbert Weh von der Technischen Universität Braunschweig die Entwicklung wieder auf.“ [1]

Am 22. November 2009 unterzeichneten die Deutsche Bahn und die Regierung von Katar einen Vertrag über 17 Milliarden Euro über Baumaßnahmen für ein Schienennetz. [2] Die Reuters-Meldung liefert die Absurdität des Ganzen gleich mit: „Die Bahn betonte, für sie habe das Vorhaben auch strategische Bedeutung. Auf der arabischen Halbinsel und neuerdings in anderen Industrieländern sind in den kommenden 20 Jahren Investitionen im dreistelligen Milliardenbereich in Schieneninfrastruktur geplant.“ Zu den Problemen der Berliner S-Bahn äußerte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer: „Wer Bremsen und Achsen auf Verschleiß fährt, verliert den gemeinwirtschaftlichen Auftrag aus dem Auge.“ Wegen technischer Probleme hatte das Eisenbahnbundesamt im Sommer zahlreiche Züge der Berliner Bahn-Tochter aus dem Verkehr gezogen, was eine massive Ausdünnung des Angebots zur Folge hatte. „Eine Magnetschwebebahn“ hat weder Bremsen noch Achsen. Was nicht da ist, kann auch nicht verschleifen.

Dieter Schramek, Hauptgesellschafter der IAT Innovatives Access Team NRW [3]: „Die Straße darf nicht an Bedeutung gewinnen! Insbesondere müssen Autobahnen entlastet werden, sonst droht der Kollaps! Chaotische Situationen auf unseren Straßen häufen sich und Staus nehmen überhand, was einen volkswirtschaftlichen Schaden in der Größenordnung von 100 Millionen Euro jährlich allein in Deutschland verursacht! Die Verkehrstechnik der Zukunft wird sich mit dem doppelstöckigen

Magnetschnellbahnsystem IAT Innovatives Access Team NRW mittelfristig durchsetzen. Der Informationsfilm auf [www.IAT-Team.com/Info-Film](http://www.IAT-Team.com/Info-Film) vermittelt auch Kostenverantwortlichen die wirtschaftlichen Vorzüge des doppelstöckigen Magnetschnellbahnsystems IAT.“

Das heute bekannte Transrapid-System ist eine grundlegende Innovation der Bahntechnik. Elektronisch geregelte Tragmagnete lassen die Bahn ohne Räder, Achsen oder Oberleitungen schweben. Das berührungsfreie elektromagnetische Fahrsystem ermöglicht bei hohem Fahrkomfort und ohne Abnutzung Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 400 Kilometern pro Stunde. Das aktuelle Patent der IAT Innovatives Access Team NRW für eine doppelstöckige Magnetschnellbahn hat über die bisherigen technischen Standards hinaus zusätzliche Vorteile:

Bis zu 50% geringere Grundstückskosten gegenüber dem Transrapid erhöhen die Wirtschaftlichkeit insbesondere in Ballungsräumen.

Bis zu 50% höhere Effektivität und Auslastung ermöglichen ein bedarfsorientiertes Gütersystem, das im Taktverfahren eingebunden ist.

3.000 Quadratmeter Solarmodule pro Streckenkilometer sind auf der Trasse integriert und tragen zur Eigen-Energieversorgung bei. Das bedeutet auch geringere Kosten und gleichzeitig einen erheblich geringeren Kohlendioxid-Ausstoß.

Bei weniger investiertem Kapital wird nachhaltig ein höheres Betriebsergebnis erzielt.

Massenarbeitslosigkeit in vielen Ländern kann auf Jahrzehnte erheblich reduziert werden.

Das Doppelstocksystem der IAT Innovatives Access Team NRW stellt weltweit aufgrund der Innovationen auch ein Prestigeobjekt für die Deutsche Wirtschaft dar.

Quellen:

[1] <http://de.wikipedia.org/wiki/Magnetschwebbahn>

[2] <http://de.reuters.com/article/topNews/idDEBEE5AL05F20091122>

[3] [www.IAT-Team.com](http://www.IAT-Team.com)

Pressekontakt

Hans Kolpak

Zur Tanne 12

26349 Jade

Deutschland

Telefon: 04454 979720

Hans.Kolpak at publicEffect.com

[www.publicEffect.com](http://www.publicEffect.com)

Unternehmensinfo

Dieter Schramek ist Hauptgesellschafter des Unternehmens IAT Innovatives Access Team NRW und seit 2007 Inhaber des Patentes „Doppelstöckige Magnetbahn“. Ein Ideen- und Entwicklungskatalog führt zum Überprüfen von Erfindungen und Patenten auf Ihre Durchführbarkeit, Schützwürdigkeit und Wirtschaftlichkeit. Geschütztes und Patentiertes wird weiterentwickelt, mit Partnern realisiert und vermarktet. Zielgruppen sind Wirtschaftsräume, die eine neue Infrastruktur aufbauen, könnten wie zum Beispiel der JadeWeserPort in Wilhelmshaven in Verbindung mit der Y-Trasse Bremen – Hannover - Hamburg. Die Wagen der Magnetschwebbahn sind wie Flugzeuge für Containertransporte und Personentransporte vorgesehen. Die Magnetschwebbahn erfüllt alle Anforderungen, wirtschaftlich, umweltverträglich und nachhaltig zu sein besser als die gegenwärtigen Transportsysteme auf Straße und Schiene. Obwohl eine Magnetschwebbahn die optimale Antwort auf die Anliegen von Bürgerinitiativen und Umweltschutzorganisationen ist, erweist sich die Gewohnheit, Straße und Schiene zu nutzen, als die stärkere gesellschaftliche Kraft.