

einreichung zum
welt der wunder **INNOVATIONS PREIS 2006**

Der wahrscheinlich längste Flugsteig der Welt

Kategorie: Jugend Profi
Projekt: Konzept Patent Realisiert

Name Teilnehmer

Peter Morgenroth

Anschrift, Telefon, Email:

Dorfstrasse 33

DE - 15757

Freidorf

Fon: 033765 20 668 / Fax: 033765 20 667

peter.morgenroth@gmx.net

Geburtsdatum:

11.06.1949

Beruf:

arbeitslos

Datum:

05.10.2006

Ort:

Freidorf

Unterschrift des / der
Teilnehmer/s
Erziehungsberechtigten

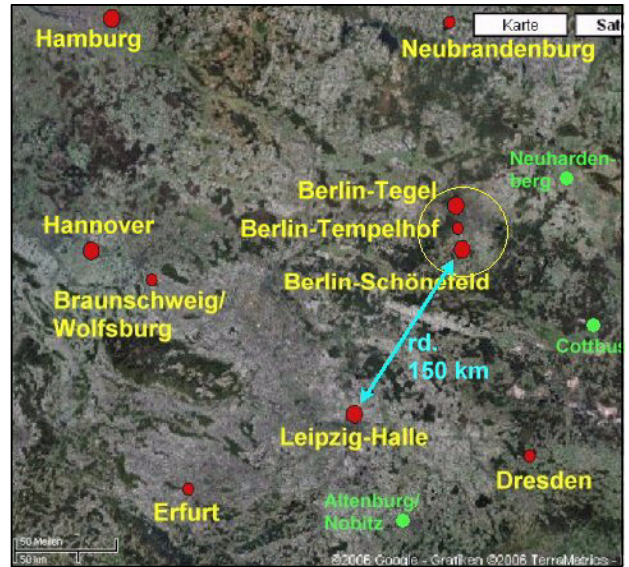


Der wahrscheinlich längste Flugsteig der Welt

Kurzanalyse

Macht es Sinn zwei Grossflughäfen, die nicht einmal 150 km Luftlinie voneinander entfernt sind, also quasi direkt nebeneinander liegen, zu betreiben? Ich bin kein Luftfahrtexperte, stelle mir aber vor, dass sich die beiden Grossflughäfen flugtechnisch und wirtschaftlich gegenseitig behindern. Zumal die ganze Gegend mit kleineren und grösseren Flughäfen und Landeplätzen gesegnet ist.

Einer der beiden Grossflughäfen, der in Sachsen (Flughafen Leipzig-Halle) entwickelt sich inzwischen prächtig. Der andere in Brandenburg (Flughafen Berlin-Schönefeld) soll seit Jahren ausgebaut werden. Die Sache in Schönefeld kommt nicht recht voran. Es gibt Widerstand, direkten seitens der vielen anwohnenden Bürger und indirekten seitens der Politik, die Tempelhof wegen der Stadtlage als Heimflugplatz liebt. Macht es unter diesen Umständen Sinn das Berlin-Brandenburger Flughafenprojekt durchzuzupischen? Geht es hier wirklich um Arbeitsplätze oder ist es nur Prestige?



Wer braucht so viel Flugplatz ?

Man könnte weiter ins Detail gehen. Das macht aber hier auf dem eng bemessenen Platz keinen Sinn. Es wurde inzwischen sehr viel über beide Flughafenprojekte geschrieben, wer Informationsbedarf hat, findet dazu jede Menge Literatur im Internet.

Hier Satellitenbilder der beiden Flughäfen (Google Maps):



Flughafen Leipzig-Halle (SEJ)
http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Leipzig/Halle



Flughafen Berlin-Schönefeld (SFX)
(berlin-brandenburg-airport)
http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Berlin-Sch%C3%B6nefeld

Nach althergebrachter Weise würde man also in etwa 150 Km Entfernung zwei gigantische Flughäfen errichten, koste es was es wolle. Man würde nach ein paar Jahren ggf. feststellen, dass beide Flughäfen nicht rentabel arbeiten, man würde Steuermittel hineinpumpen, man würde Arbeitskräfte entlassen, Familien ins Elend stürzen. Ja, das ist die heute übliche Verfahrensweise. Verantwortlich für Fehlentscheidungen ist in der Regel niemand und Verantwortliche in der Politik finden sich schon gar nicht.

Es ginge auch anders.

Der Lösungsansatz oder Was haben wir zur Verfügung?

1. Wir haben in der Nähe von Leipzig einen gut ausgebauten Flughafen. Die Damen und Herren, die das bisher bewerkstelligten, haben bewiesen, dass sie das Metier beherrschen. Ohne die Verhältnisse genau zu kennen, scheint es, dass drumherum auch genügend Platz für Erweiterungen jeglicher Art zur Verfügung steht. Was spricht dagegen, dass dieser Flugplatz weiter wächst? Eigentlich doch nichts.

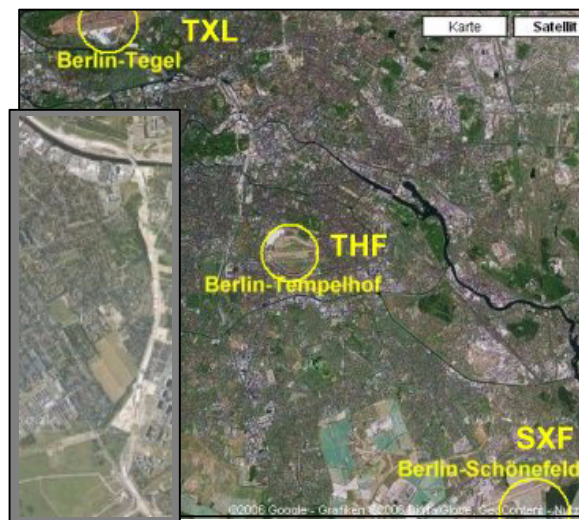


2. Wir haben in Deutschland die Magnetschwebbahn zur Produktionsreife entwickelt. Wer solch eine Bahn in Betrieb sehen möchte, muss bis Shanghai reisen. In unserem Land gibt es leider nur eine Teststrecke und da wir schon verlernt haben, Bauwagen einzukalkulieren, fordern die Kaputtmacher unseres Landes auch schon die Einstellung des Testbetriebes und den Abriss der Teststrecke. Da wir uns mit der Bahn nicht weiter befassen, beherrschen wir nicht einmal den primitivsten Sicherheitsstandard. Also halten wir fest, rein prinzipiell könnten wir eine Magnetschwebbahn haben, noch könnten wir sie selber bauen.



Transrapid Shanghai (Bild Wikipedia)

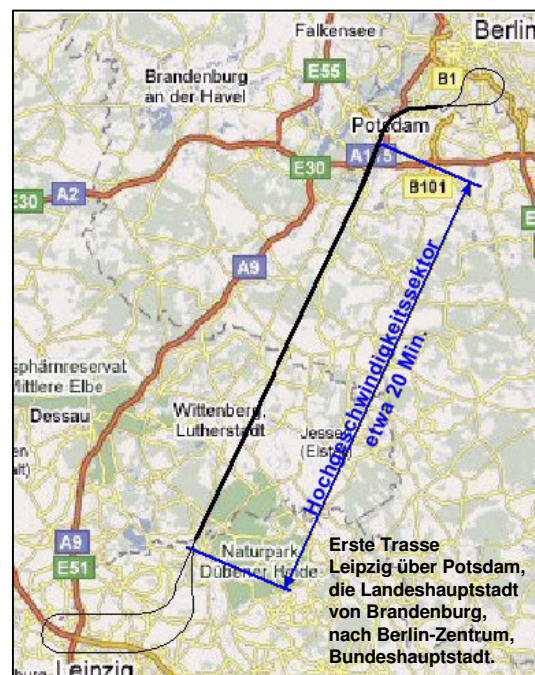
3. Wir haben in Berlin drei Flughäfen (siehe Bild rechts). Zwei, die den Sicherheitsstandards nicht mehr entsprechen und einen, der erst ein richtiger Flughafen werden soll. Vergessen wir Berlin-Tegel (TXL) und vergessen wir Berlin-Schönefeld (SXF). Wenden wir uns Berlin Tempelhof (THF) zu. THF hat nicht genügend Platz für einen Grossflughafen. THF liegt mitten in der Stadt und ist als Flughafen kreuzgefährlich. Ist das nicht wunderbar? Welche Stadt hat schon solch ideale Bedingungen für einen Magnetschwebbahnhof (MSB) mitten in der Stadt. Hinzu kommt, THF ist zugänglich. Sicher gibt es einige Schwierigkeiten zu bewältigen, der ehemalige Mauerstreifen führt aber ziemlich dicht heran und der ist auch nach 16 Jahren noch nicht restlos zugebaut (siehe kleines Bild).



Die Lösung des Berliner Flughafenproblems

Wir verlängern den Flugsteig von Leipzig über Potsdam nach Berlin und zwar mitten rein in die Stadt.

- > Man nehme die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche im Zentrum von Berlin, THF genannt, errichte dort einen modernen Magnetschwebbahnhof, nebst der notwendigen Infrastruktur für Service und Wartung/Reparatur. Platz dafür dürfte reichlich vorhanden sein.
- > Unter Nutzung des Mauerstreifens und Trassen, die die DB zurzeit nutzt, baue man eine doppelgleisige Trasse über Potsdam nach Leipzig (LEJ), also einen Ring. Im Bereich LEJ vielleicht ebenerdig oder unterirdisch, um den Flugverkehr nicht zu beeinträchtigen.
- > Man baue am Flughafen Leipzig-Halle einen modernen Magnetschwebbahnhof (MSB), der eine gedeckte unterirdische Anbindung an das Flughafenterminal hat.



Und nun gleich weiterdenken

Der MSB sollte so projiziert werden, dass die spätere Erweiterung problemlos möglich ist. Folgende Trassen könnte ich mir sinnvoll vorstellen.

- > **Leipzig - Frankfurt/Main** (über Erfurt / Fulda)
Beide Flughäfen könnten eine ähnliche Grösse und Kapazität erreichen, die Trasse könnte sozusagen als Potentialausgleich fungieren. Für Erfurt, die Landeshauptstadt von Thüringen, stehen damit zwei Flughäfen zur Auswahl.
- > **Leipzig - Dresden - Prag**
Die Landeshauptstadt von Sachsen ist an einen internationalen Grossflughafen angebunden, Prag steht als Alternative zur Verfügung.
- > **Leipzig - Magdeburg - Braunschweig - Hannover**
Die Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt ist an einen internationalen Grossflughafen angebunden, Hannover steht als Alternative zur Verfügung.



Betriebsablauf

Die Terminals in Tempelhof und Potsdam verstehen sich als Abflug- und Ankunftsterminal für Inlands- und internationale Flüge. Check-In und Check-Out finden komplett hier statt, das Gepäck wird abgefertigt und in spezielle Wagen der Magnetschwebbahn verladen. Damit wird der Aufwand am Grossflughafen minimiert und verteilt. Die Frage ob trotzdem noch leichte Sicherheitskontrollen notwendig sein müssen, sollten die Sicherheitsexperten beantworten. Das sind die Flughafenzubringer-Züge.

Daneben sind Züge vorstellbar, die normale Reisende befördern und Bahnsteige benutzen, die mit dem Flugverkehr nichts zu tun, also ganz normale Ein-, Aus- und Uebergänge zu den Nahverkehrsmitteln, haben.

Kritik des Lösungsansatzes

negativ:

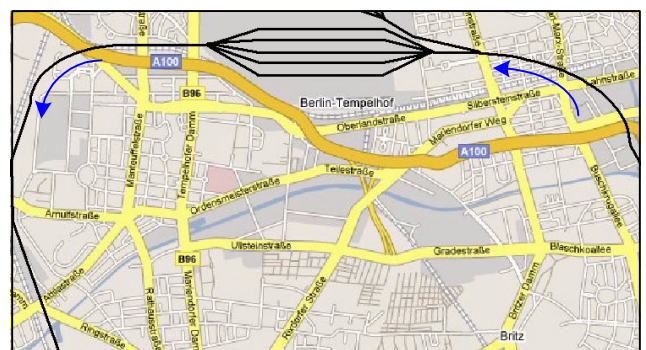
> Alle Hauptstätte dieser Welt haben einen Flughafen. Berlin nicht, Berlin hat nur eine Anbindung an einen Grossflughafen.

positiv:

- > Ein Grossflughafen beeinträchtigt die Lebensqualität aller Anwohner etwa um die Hälfte als das bei zwei Grossflughäfen der Fall ist.
- > Vermeidung von unnötiger Konkurrenz. Die Errichtung eines weiteren Flughafens führt nicht automatisch dazu, dass die Flugpassagierzahlen steigen und die Rentabilität gesichert ist.
- > Anbindung der Landeshauptstadt von Brandenburg, Potsdam. Bei weiterem Ausbau, Anbindung weiterer drei Landeshauptstädte (Erfurt/Thüringen, Dresden/Sachsen, Magdeburg/Sachsen-Anhalt).
- > Weiterentwicklung der Magnetschwebbahn-Technologie und der damit verbundenen anderen Technologien (Sicherheitstechnik). Weitere Stichworte: Export, Arbeitskräfte, positive betriebs- und volkswirtschaftliche Wirkungen, Imagepflege - Made in Germany.
- > Tempelhof existiert real und ist traditionell in die Berliner Nahverkehrsstruktur eingebunden, mit Bus, S-Bahn, und U-Bahn hervorragend zu erreichen. Parkplätze stehen zur Verfügung, die Parkplatzkapazität ist unproblematisch erweiterbar. Die geplante notwendige Verkehrsanbindung Berlin-Schönefeld (Strasse/Schiene) wird komplett eingespart.
- > Schaffung von Arbeitsplätzen in erheblichem Umfang im Zentrum von Berlin. Stichworte: Magnetschwebbahndepot, Abfertigungsgesellschaft, Sicherheitsdienst, Catering, Frachtabfertigung usw.
- > Eine weltweit in dieser Art einzigartige Verkehrslösung, die Akzente in Richtung Umweltschutz und Nachhaltigkeit setzt und den sorgsam Umgang mit den natürlichen Ressourcen beinhaltet. Das passt in die Zeit und hat Vorbildwirkung auf andere, Projektexport (immaterielle Leistung) ist möglich.



Link, siehe Seite ganz unten, für weitere Infos zur Lage



Beispiel Anfahrt über Mauerstreifen (A13 Ausbau Stadtautobahn) Abfahrt über DB / S-Bahn Gelände

Resümee

Falls es Deutschland nicht gelingt, sich den notwendigen technologischen Vorsprung zu sichern, werden es andere tun. Es wäre jammerschade, wenn wir als Erfinder der Magnetschwebbahntechnologie uns in einigen Jahren, unter dem Druck der sich verändernden Bedingungen, die Magnetschwebbahnen mit Solarantrieb von den Chinesen bauen lassen und den Kredit dafür in Indien aufnehmen müssten. Wenn wir Prestigeobjekte durchsetzen, wie weiland viele Gemeinden ihre bislang ungenutzten Industrieparks, werden wir schon in wenigen Jahren Projekte zur Renaturierung ausschreiben. Wir werden wirtschaftlich und intellektuell nicht mehr in der Lage sein, den Wahnsinn zu verwalten und zu betreiben. Lasst uns das Sinnvolle tun.

Luftbilder & Kartenausschnitte: original aus Google Maps, kopiert und bearbeitet

Link für Berlin-Tempelhof: <http://maps.google.com/?ie=UTF8&z=13&ll=52.475357,13.405552&spn=0.047261,0.1157&om=0>