

Sie sind hier: >Startseite – Rubriken-Übersicht<

Vielzweck-Trasse Typ 6



Diese Vielzweck-Trasse Typ 6 (VzT 6)

**ermöglicht den Einstieg in ein neues Zeitalter für günstigen Strom sowie für lärm-
und emissionsfreien Verkehr in Europa,**

und zwar deshalb, weil man mit vier dieser Vielzweck-Trassen und insgesamt 416 daran befestigten HTSL-Stromkabeln Europa fast vollständig mit der kostenfreien Sonnenenergie aus den Wüsten Spaniens und Nordafrikas versorgen könnte. Alle anderen Bemühungen Strom zu gewinnen und zu speichern – und wären sie technisch noch so brillant – sind demgegenüber weitaus umweltschädlicher und teurer.

Jeder Fachmann und gemeinwohlorientierte Politiker fragt sich ohnehin schon, warum die Menschen in Deutschland für Kohle, Öl, Gas und Stromzusatzkosten mehr als 400 Mrd. Euro pro Jahr bezahlen, obwohl wir diese Energie von der Sonne ohne einen Cent an Kosten bekommen könnten.

Überdies, wenn wir diese Vielzweck-Trassen bauen, bringen sie durch die Transporte von Menschen, Gütern und Strom sogar zusätzlich 732,2 Mrd. Euro Ertrag jährlich.

Ein "Weiter so!" darf es also nicht mehr geben. Betroffene und die Jugendorganisationen der Parteien wehren sich bereits, und auch das oberste deutsche Gericht wird daraufhin erkennen, dass die den Betroffenen zugemuteten gesundheitlichen Schädigungen durch Lärm und Schadstoffe ein millionenfacher Verstoß gegen die Menschenwürde laut GG Artikel 1 darstellt.

Weitere Gründe:

Die Sonne liefert mehr als das 10.000-fache des Weltenergiebedarfs der Menschheit im Jahr 2010: $1,4 \times 10^{14}$ kWh/Jahr. Diese Energie kostet die Menschheit keinen Cent.

Auch das Holz, welches ich für den Bau der Vielzweck-Trassen (VzT 6) angedacht habe und dessen weltweites Wachstum den Verbrauch zum Bau der VzT 6 um ein Vielfaches übersteigt, wächst stetig in riesigen Mengen und ohne Kosten nach.

Anfang 2016 ging das zurzeit weltgrößte solarthermische Kraftwerk Noor 1 im Süden Marokkos in Betrieb. Deutsche Ingenieure und Unternehmen wie Siemens haben an dessen Erstellung mitgewirkt, das 1,2 Millionen Menschen mit Strom beliefern soll. Mit diesem System der Energiegewinnung ist es möglich, ganz Europa mit genügend Energie zu versorgen.

Studien des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) zeigen, dass die Solarthermie weit effizienter ist als Photovoltaik und "dass solarthermische Kraftwerke auf weniger als 0,3 Prozent der Wüstenflächen im Großraum Europa-Nahost-Nordafrika genügend Strom für den steigenden Bedarf dieser Länder erzeugen können", sagt Franz Trieb, Physiker beim DLR. In Spanien sollen mehrere solarthermische Kraftwerke mit einer Leistung von 800 Megawatt gebaut werden, in den USA sogar Kraftwerke mit 6.000 Megawatt Leistung.

Große Spiegel werfen das einfallende Sonnenlicht auf lange Röhren. Das darin zirkulierende Medium erhitzt sich auf 400 Grad Celsius, durchfließt Wärmetauscher und erzeugt Dampf, der über eine Turbine Strom erzeugt.

Diese Sonnenenergie steht Tag und Nacht zur Verfügung, denn sie wird in ca. 600 Grad heißem Salz etwa 16 Stunden lang gespeichert, was ausreicht, um Strom maschinell zu erzeugen, damit er stets zur Verfügung steht, und deshalb fast alle anderen teuren Erzeuger- und Speichermedien nicht mehr gebraucht werden.

Die Vielzweck-Trasse Typ 6 (VzT 6) ist die einzig geeignete sowie die preis- und kostengünstigste Konstruktion, um den Strom aus den Wüstengebieten Spaniens und Nordafrikas nach Europa zu bringen. Für die dafür qualifiziertesten Stromleiter, die HochTemperaturSupraLeiter (HTSL-Kabel), habe ich in **Rubrik 8** meiner Webseite die dazu notwendige spezielle Herstellungs- und Transportmethode beschrieben.

Der Kostenvergleich hierzu zeigt: Laut TransnetBW kostet der Kilometer Freileitung 1,5 bis 1,7 Mio. Euro. HGÜ-Erdkabel 6 bis 12 Mio. Euro. Demgegenüber kostet 1 Kilometer HTSL-Kabel, fertig an der VzT 6 montiert, nur etwa 50.000 Euro.

Diese enorme Einsparung ist möglich, weil man auf sehr einfache Art und Weise, ohne kostspielige Nebenarbeiten, bis zu 104 HTSL-Kabel – wovon jedes einzelne 300.000 Haushalte mit Strom versorgen kann – an einer VzT 6 nach und nach anmontieren kann.

Neu und spektakulär ist auch mein Steuer-Verwendungsmodell. Es ist für die staatlichen Behörden hoch rentabel, macht Arme und Reiche im Verlauf von 20 bis 40 Jahren erheblich wohlhabender und löst gleichzeitig die finanziellen Probleme der künftigen Altersversorgung. Alles Nähere dazu finden sie in den **Rubriken 16 bis 18**.

Gez. Walter Back

Rubriken-Übersicht für den technischen und sozialen Fortschritt

Zum Weiterlesen der von Ihnen gewünschten Themen bitte hier die entsprechenden Rubrik-Nummern anklicken.

Rubrik 1. Modell der VzT 6 – Datenblatt (DB) Nr. MO1: Das auf der InnoTrans in Berlin 2016 präsentierte Modell der Vielzweck-Trasse Typ 6 (VzT 6).

Rubrik 2. Erträge der Infrastruktur – DB Nr. 4.22 d: Hier wird rechnerisch dargestellt, wie hoch der **Nutzen der neuen Infrastruktur** wäre. Teilweise habe ich nur etwa die Hälfte der Erlöse angesetzt.

Rubrik 3. Details der VzT 6 – DB Nr. 4.00 b2a + 4.00 c2. Das DB Nr. 4.00 b2a zeigt im Querschnitt die **Details der Anlage (VzT 6)**, hier noch in einer Brettschicht-Leimholzkonstruktion. Alternativ ist auch eine neue Bauart aus Carbon-Beton möglich. Das DB Nr. 4.00 c2 erläutert die Vorteile der VzT 6 für Deutschland und Europa.

Rubrik 4. Trassenverlegung – DB Nr. 4.32 a bis e zeigen ein spezielles VzT 6-Einbaugerüst, mit dessen Hilfe man die VzT 6 mit der **Vorbautechnik über Autobahnen** bauen kann und keine separate Baustellenstraße braucht.

Rubrik 5. Trassenplanung für Europa – DB Nr. 3.03 a zeigt einen Vorschlag, wo die VzT 6 in Europa und in Afrika gebaut werden sollte, damit wir unsere Verkehrs- und Energieprobleme wie auch das Flüchtlingsproblem lösen können. Denn mit diesem Konzept werden viele Arbeitsplätze entstehen, auch für geringqualifizierte Menschen.

Rubrik 6. VzT-Bau über Landflächen – DB Nr. 4.23 zeigt, wie man die VzT 6 z. B. über Ackerland bauen kann, ohne die Flächen zu verbrauchen. Dies ist möglich, wenn eine temporäre Baustellenstraße aus Betonplatten für die Montage der VzT 6 verwendet wird.

Rubrik 7. Bahntechnik – DB Nr. 10.1 a bis 10.5 präsentieren das patentierte und hocheffiziente **Verladesystem für Container und komplette Lastzüge. DB Nr. 4431:** Ein

Bauvorschlag für den **VzT 6-/SupraTrans-Bahnhof**. Außerdem wird erläutert, wie ein Fahrzeug von der Hauptstrecke auf die Bahnhofs-Nebenstrecke ohne Weichen befördert wird, damit die Hauptstrecke ohne Halte an Bahnhöfen befahrbar bleibt. Das ist völlig neu und geht nur mit der VzT 6.

Rubrik 8. HTSL-Kabel im Detail – DB Nr. 3.00 b, 3.00, 4.22 c2 und V10 zeigen die **HochTemperaturSupraLeiter (HTSL)** im Detail und erläutern, warum die enorm kostensparende und sichere Verlegung dieser empfindlichen HTSL-Kabel erst mit der VzT 6 möglich wird.

Rubrik 9. VzT 2 zum Dämmebau – DB Nr. 201 a + 7.00 zeigen eine weitere **Trassenvariante, die Vielzweck-Trasse Typ 2 (VzT 2)**. Diese ist hervorragend geeignet für den Steinmaterial-Transport aus Gebirgen für den Dämmebau und um Erhöhungen vorhandener Dämme vorzunehmen. Außerdem wird veranschaulicht, dass gleichzeitig Trinkwasser und Baumaterial für Dämme besonders preisgünstig in weit entfernte Gebiete durch fallend gebaute Trassen ohne Treibstoffverbrauch transportiert werden können. **DB Nr. 7.20** stellt die stetig steigende Zahl der heißen Tage mit ihren negativen Auswirkungen auf Klima und Gesundheit dar.

Rubrik 10. Kombi VzT 6 – Hyperloop – DB Nr. 4432 a + b: **Der Hyperloop** zeigt eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung des lärmfreien, elektrisch betriebenen Fernverkehrs in Europa. Der superschnelle Hyperloop könnte ebenfalls überaus kostensparend in die VzT 6 integriert und mit Strom versorgt werden.

Rubrik 11. Werbehelfer – DB Nr. 8.01 b: Diese Info gibt Auskunft darüber, **welche Institute ich als bezahlte Werbehelfer anwerben werde**.

Rubrik 12. Vergütungsangebot an Unis – DB Nr. 33 a + 45: Das Vergütungsangebot für Universitäten und Hochschulen über deren Präsidenten sowie das **Werbeplakat Nr. 1 als erste Info für Professoren und Studenten** in den Hörsälen der Universitäten und Hochschulen.

Rubrik 13. Angebot an Voba und Raiba – DB Nr. 8.01 c: Das Rendite-Angebot für die **Volksbanken- und Raiffeisenkassen-Organisation**.

Rubrik 14. Angebot an Sparkassen – DB Nr. 8.01 d: Das Rendite-Angebot für die **Sparkassen-Organisation**.

Rubrik 15. Angebot an Gewerkschaften – DB Nr. 40 + 42: Das Vergütungsangebot für die **deutschen Gewerkschaften, wenn sie sich für die Eigentumsbildung in Arbeitnehmerhand einsetzen**.

Rubrik 16. Angebot A an Arbeitnehmer – DB Nr. A 003: Das Vermögensbildungsangebot (**A**) **für alle Arbeitnehmer**. Hier zeigt die Ertragstabelle A 003 den Vermögenszuwachs ohne den 10.000 Euro hohen EZB-Kredit, aber mit der jährlichen Prämiengewährung **an alle Arbeit-**

nehmer von jährlich maximal 1.500 Euro. Beigefügt sind auch die nähere Erläuterung und die Bedingungen für diese Vermögensbildungs-idee (**siehe Datenblatt Nr. 8.01 a**).

Rubrik 17. Angebot an Unternehmer – DB Nr. A 006: Das Angebot **für Unternehmer**, wenn Sie dazu beitragen, dass ihre Belegschaft Vermögen bilden kann, sowie dass volkswirtschaftlich schädliche Streiks vermieden werden.

Rubrik 18. Angebot B an Arbeitnehmer – DB Nr. A 008, A 009, A 010 informieren über das **Vermögensbildungsangebot (B) für Arbeitnehmer**. Hier zeigen die drei Tabellen den Vermögenszuwachs mit dem 10.000 Euro-Kredit der EZB und den Prämien. Ferner, wie sich das Vermögen langsam verringert, je nachdem, in welchem Alter man die ratenweise Auszahlung der Zinsen und des Infrastruktur-Vermögens frühestens nach 15 Jahren beantragt.

Rubrik 19. Erläuterung zur Vermögensbildung – DB Nr. 8.01 a: Erläuterungen zu der neuen Alterssicherungs-idee **für alle Arbeitnehmer/-innen**.

Rubrik 20. Angebote für jedermann – DB Nr. 20 zeigt drei Sonderangebote für jedermann. Damit kann man sich Miteigentum an meiner Erfindung erwerben. **Fünf Jahre nach Baubeginn der neuen Infrastruktur erhält man den doppelten Kaufbetrag zurück.**

Rubrik 21. E-Mail-Adressen der Mitglieder des Bundestages (MdB), die Sie für die neue, überaus rentierliche Infrastruktur gewinnen wollen.

Rubrik 22. E-Mail-Adressen der Mitglieder der Landtage (MdL), die Sie für die neue, überaus rentierliche Infrastruktur gewinnen wollen.

Rubrik 23. E-Mail-Adressen der deutschen Mitglieder des Europäischen Parlaments (MdEP), die Sie für die neue, überaus rentierliche Infrastruktur gewinnen wollen.

Rubrik 24. Antrag an MdB, MdL, MdEP – DB Nr. A 005: Antrag an politisch verantwortliche Mitglieder der Regierung (MdB, MdL, MdEP) mit der Bitte, die Realisierung und Finanzierung der neuen Infrastruktur zu fördern und voranzubringen.

Rubrik 25. Datenblatt-Sammler

Rubrik 26. Wettbewerbs-Anschreiben

Rubrik 27. Beitrittsformular – Beitrittserklärung zur **Stiftung Walter Back zur Förderung technischen und sozialen Fortschritts für das Gemeinwohl**.

Mit den derzeitigen neuen Erfindungen und Ideen könnte man:

1. die Verlagerung von Arbeitsplätzen und die Steuerflucht aus Deutschland in andere Länder verhindern, damit die verlustgefährdeten vielen Milliarden Euro bei uns verbleiben.
2. die Menschen zu Eigentümern der Sachwerte (der neuen Infrastruktur) machen, die sie künftig – nach meiner Idee – mit der Hälfte ihrer Steuern finanzieren. Dadurch erhielten sie in 20-30 Jahren hohe Zinseinnahmen, wodurch die Lohn-, Renten- und Pensionsprobleme gelöst wären. Mehr dazu erfahren Sie in den **Rubriken 19 und 12 bis 18**.
3. eine neue moderne Infrastruktur – bestehend aus den Vielzweck-Trassen Typ 6 und Typ 2, dem SupraTrans, der solarthermischen Stromgewinnung und dem HochTemperaturSupraLeiter (HTSL) – erstellen. Siehe [Rubrik 3. Details der VzT 6](#).
4. für den Transport des solarthermisch erzeugten Stroms nach Europa nun doch auch kilometerlange, bruchempfindliche HTSL-Kabel herstellen. Bislang war dies auf herkömmlichen Kabelrollen nicht möglich. Erst mein Vorschlag, diese HTSL-Kabel direkt von der Produktionsmaschine auf die VzT 6 zu bringen und dort zu montieren, ermöglicht, dass man diese nicht mehr durch die Landschaft transportieren muss. Weitere Infos dazu siehe in [Rubrik 8. HTSL-Kabel im Detail](#).
5. neue Eisspeicher als Gletscherersatz herstellen, weil diese zusehends wegschmelzen, sowie Dämme gegen Hochwasserschäden, ferner Wasserbehälter in nahen Waldgebieten erstellen, um schneller, ausreichender und preisgünstiger als mit Hubschraubern Waldbrände stoppen zu können. Zusätzlich notwendig ist auch, die Küstendämme zu erhöhen, zu verbreitern und zu modernisieren. Eines Tages ist dies unumgänglich, weil der Meeresspiegel seit vielen Jahren um 3 mm jährlich ansteigt. Siehe [Rubrik 9. VzT 2 zum Dämmebau](#).
6. mit der VzT 6 und dem SupraTrans außerordentlich komfortabel zur Erholung an die Küsten des Mittelmeers und an das Schwarze Meer reisen. Dies könnte man auch der Bevölkerung Skandinaviens, Sankt Petersburgs und den baltischen Staaten anbieten. Das brächte zusätzlichen Ertrag, siehe in den **Rubriken 1 und 2**.
7. die Flüchtlinge als willkommene Arbeitshelfer beim Bau der VzT 6 und der VzT 2 zum Ausheben der Fundamentlöcher für die Hochbahnstützen bei uns einsetzen und außerdem unseren Leuten aus der Kohleindustrie als Arbeitsgruppenleiter neue Perspektiven eröffnen. Auch beim Dämmebau gäbe es viele Beschäftigungsmöglichkeiten für diese Leute. Siehe die **Rubriken 6 und 7**.
8. die Europäische Zentralbank veranlassen, dass sie diese europäischen Projekte finanziell fördert, indem sie jedem Werkstätigen mindestens 10.000 Euro Kredit zu 0,5% gewährt, damit dieses Geld in die neue Infrastruktur fließen kann und die Werkstätigen in 30 Jahren (mit 30 mal 6% Zins) 18.000 Euro zusätzlich verdienen, damit sie durch die angeheizte Inflation (Geldentwertung) nicht um Teile ihres früheren Lohnes gebracht werden. Mehr Infos dazu siehe in den **Rubriken 12 bis 19**.
9. den Verbrauch der Bodenschätze minimieren bzw. sie im Gebrauch nur sehr effizient nutzen sowie die Verwendung von Acker- und Waldflächen für Energiezwecke oder als Straßen und Flächen für Energieanlagen verhindern und stattdessen die kostenlose Sonnenenergie für jeglichen Bedarf nutzen. Und was kein normal denkender Mensch versteht: dass wir zurzeit noch immer jährlich 400 Mrd. Euro für Kohle, Gas und Öl zum Verbrennen bezahlen, uns zudem damit schwer schädigen, obwohl uns die Sonnenenergie kostenlos zur Verfügung steht.

Hier einige weitere Kurzerläuterungen zu meinen Ideen:

Die Steuern und Abgaben, die viel zu hoch sind, müssen bürgerfreundlich gestaltet werden. Vor 30 / 40 Jahren wurde Deutschland zu einem Bruchteil der heutigen Kosten regiert.

Deshalb fühlt sich jeder Steuerzahler teils enteignet, der Mittelstand kann sich für schwierigere Zeiten kein finanzielles Polster anlegen, die Großbetriebe verdrängen den Mittelstand, verlagern die Arbeitsplätze und die Steuern in andere Länder, die mit weitaus niedrigeren Steuern auskommen.

Mit meinem Steuerkonzept, welches die Hälfte der Steuern und Abgaben zu Sachwert-Eigentum des Steuerzahlers macht, welches zudem dem Steuerzahler jährlich 6% Zins bringt, werden die genannten Probleme zugunsten des Staates und der Bevölkerung gelöst.

Mehr Informationen dazu siehe in den **Rubriken 19 und 12 bis 18.**

Unsere Verkehrs-Infrastruktur ist veraltet und aufgrund neuer Erfindungen schon seit 2001 überholt. Dennoch verpuffen laut des Vereins "Pro Mobilität" mehr als 30 Millionen Liter Kraftstoff täglich im Stau, außerdem stehen die Menschen 4,7 Mrd. Std. pro Jahr im Stau. Millionen müssen täglich zu hohen Lärm ertragen, erhöhte Schadstoffemissionen einatmen und schwere Gesundheitsschäden erleiden.

Mit der Vielzweck-Trasse Typ 6 (VzT 6) und dem SupraTrans wären auch diese Probleme beendet. Siehe die **Rubriken 2 bis 7.**

Ergänzend dazu könnte die VzT 6 z. B. anstatt aus Leimholz auch aus Carbon-Beton gefertigt werden. Die Mehrkosten spielen keine Rolle, weil sie sich dann nur einige Jahre später bezahlt macht.

Mit meinem Vorschlag für die Fertigung der bruchempfindlichen HTSL-Kabel in kilometerlangen Stücken, muss die HTSL-Fabrik nur so gebaut werden, dass das fertige Kabel, ohne es zu verbiegen, auf einer fahrbaren Schüssel produziert wird. Diese Schüssel besteht aus einzelnen kleinen Schienenfahrzeugen von 2,5 m Länge, die in kurzen Abständen aneinander gereiht, den HTSL auf der VzT 6 dorthin fahren, wo er an der VzT 6 anmontiert werden soll. Diese Wagen fahren dann im Inneren der VzT zurück. Bei einem Vergleich dieser Kabelverlegung mit der jetzigen, bisherigen Technik summiert sich der Vorteil auf Milliarden Euro. Siehe Kostenvergleich: Laut TransnetBW kostet der Kilometer Freileitung 1,5 bis 1,7 Mio. Euro. HGÜ-Erdkabel 6 bis 12 Mio. Euro. Demgegenüber kostet 1 Kilometer HTSL-Kabel, fertig an der VzT 6 montiert, nur etwa 50.000 Euro.

Diese enorme Einsparung ist möglich, weil man auf sehr einfache Art und Weise, ohne kostspielige Nebenarbeiten, bis zu 104 HTSL-Kabel – wovon jedes einzelne 300.000 Haushalte mit Strom versorgen kann – an einer VzT 6 nach und nach anmontieren kann.

Dieses Konzept ist so umweltfreundlich realisierbar, dass weder aus der Bevölkerung noch vom NABU substanzhaltige Widerstände zu erwarten sind, vor allem weil die VzT 6 meist über Autobahnen gebaut werden kann und somit äußerst wenig Flächenverbrauch entsteht.

Außerdem braucht Europa ein Projekt, das in gemeinschaftlicher Arbeit, und mit dem für alle, für mehrere hundert Jahre, ein hoher Nutzen entsteht.

Über der alpinen Bergwelt bescheint die Sonne immer mehr eisfrei gewordene Gesteinsflächen, wodurch immer mehr Warmluft nach oben steigt. Die unten nachströmende Luft nimmt über dem westlichen und nördlichen Meer mehr Wasser auf, die Wolken werden schwerer, hängen tiefer und erzeugen in den Anfangsbereichen der alpinen Bergwelt Starkregenfälle, die bisher und auch künftig milliardenteure Hochwasserschäden hinterlassen. Die dies verhindernden notwendigen Dämme kosten weit weniger.

Denn mit der **Vielzweck-Trasse Typ 2 (VzT 2)** ist es möglich, pro Flusstal, weit entfernt vor Wohngebieten, an geeigneten Stellen drei Dämme aus dickem Steinmaterial in größeren Abständen aufzuschütten, die die Fließgeschwindigkeit der Wassermassen bremsen und dadurch deren Zerstörungsgewalt mindern.

Dafür werden enorme Mengen an Steinen benötigt, die man durch Abbau von alpinen Bergspitzen gewinnen kann. Und der verbleibende Bergkegel wird zu einem Hochalpensee ausgebaut, mit dessen Wasser auf den Gletschern neues Eis erzeugt werden kann.

Aus etwa 2.000 m über Normal-Null beginnt der Abtransport der Steine aus den Alpen. Eine fallend gebaute Schienenstrecke auf der VzT 2 ermöglicht den Steine-Transport 1.000 km weit, ohne fossilen Treibstoffverbrauch, auch bis an die Nordküsten unseres Landes, damit wir die nötigen Dämme in Alpennähe möglichst umweltschonend und die Dämme an den Küsten äußerst kostengünstig bauen können. Für die Rückfahrt der Transportwägen wird der Strom verwendet, der bei der Bergabfahrt mit den Transportwägen gewonnen wurde. Alles Nähere dazu siehe in **Rubrik 9. VzT 2 zum Dämmebau**.

Laut den Glaziologen der Universität Zürich, die das Schwinden der Gletscher mit ihren Geräten seit ca. 100 Jahren exakt messen, **sind – wenn wir nichts dagegen tun – im Jahr 2050 alle Gletscher in den Alpen sowie die lebensnotwendigen Trinkwasservorräte nicht mehr vorhanden**. Den Schaden, den die Sonne bei uns anrichtet, können wir aber mit Hilfe der Sonne und der solarthermischen Stromgewinnung soweit vermeiden, dass nicht Millionen Menschen verdursten müssen.

Um die VzT 6 mindestens 100 Jahre lang in verkehrstüchtigem Zustand zu halten, gibt es für den Witterungsschutz leichte Abdeckungen (z. B. Rhepanol-Folie, die im Flachdachbau seit mehreren Jahrzehnten Verwendung findet, alternativ eine Carbonschicht).

.....
Damit auch kein (bzw. nur sehr wenig) Landverbrauch entsteht, habe ich geplant, die VzT 6 als Hochbahn ca. 30 m über Autobahnen und Bundesstraßen zu errichten, damit sie an keiner Stelle die vorhandene Infrastruktur schädigt oder stört. Muss der Bau über Ackerland erfolgen, wird vorübergehend eine Hilfsstraße aus Betonplatten ausgelegt und nach dem Bau wieder eingesammelt. Weitere Infos dazu in **Rubrik 6. VzT-Bau über Landflächen.**
.....

Die Vorzüge der VzT 6 gegenüber anderen Hochbahnen

Die VzT 6 – siehe Grafik in **Rubrik 3. Details der VzT 6** auf Datenblatt Nr. 4.00 b2a – besitzt drei übereinander angeordnete Fahrwege:

Der Fahrweg 1 (oben) würde beim Bau der VzT 6 für die Zulieferung der einzelnen, 30 Meter langen VzT 6-Sektionen benutzt. Das erübrigt eine ansonsten notwendige Baustellenstraße.

Der Fahrweg 2 (im Innenraum der Trasse) würde für die Rückfahrt benutzter Transportwägen sowie für den Transport und für die Aufnahme der Kühlaggregate und sonstigen wertvollen Materials genutzt. Die ebenerdige Verwendung ist, wegen der Möglichkeit des unbefugten Zugriffs, nicht praktikabel.

Der Fahrweg 3 (unten) ist im wettergeschützten Raum der VzT 6 für die **SupraTrans-Magnetschwebbahn** vorgesehen.

Die Magnetbahntechnik des SupraTrans ermöglicht einen völlig emissions- und abriebfreien sowie einen wartungsarmen Betrieb, ferner eine Verkehrsdichte, wie sie weder mit der Bahn noch auf der Autobahn zu erreichen ist. Daran lässt sich die künftige, dementsprechende finanzielle Ertragsstärke ermessen.

.....
Beispiel: Die chinesischen Großstädte Shenzhen und Changsha wollen ihren Stadtverkehr mit Magnetschwebbahnen entlasten. Doch noch tobt ein Streit um den Grenzwert der elektromagnetischen Strahlung. Dies wäre bei uns durch den Einsatz der HTSL-Verkabelung kein Thema.
.....

Für den Elektro-Autoverkehr sind für den E-Antrieb der Fahrzeuge induktive Kabel in die Straßen einzubauen, ebenso in Garagen und Stellplätze zum Laden der Autobatterien, damit die Elektrofahrzeuge mit weitaus kleineren und billigeren Batterien auskommen können. Das ist auf Dauer bedeutend umweltfreundlicher und kostengünstiger, so meine Empfehlung.

Da sich erhebliche Teile des Transports für Personen und Güter auf die komfortable VzT 6 verlagern werden, habe ich zudem eine patentierte Einrichtung konzipiert, mit der man nahezu an jedem DB-Bahnhof einen Lastzug von der Seite auf einen beliebigen Waggon schieben bzw. herabziehen kann. Dies war bislang nicht möglich. – Siehe Näheres dazu in **Rubrik 7. Bahntechnik**, Datenblätter Nr. 10.1 a bis 10.5.



Das Verladensystem hilft der DB AG für mehr Umsatz im Schwerlastverkehr, sobald der SupraTrans große Anteile des Personen- und Gütertransports übernimmt, wie zuvor bereits erwähnt.

Gez. Walter Back – Büro für Umwelttechnik