

Große Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Marieluise Beck (Bremen), Volker Beck (Köln), Angelika Beer, Annelie Buntenbach, Kristin Heyne, Dr. Manuel Kiper, Steffi Lemke, Dr. Helmut Lippelt, Winfried Nachtwei, Egbert Nitsch (Rendsburg), Cem Özdemir, Simone Probst, Halo Saibold, Christine Scheel, Irmingard Schewe-Gerigk, Albert Schmidt (Hitzhofen), Ursula Schönberger, Werner Schulz (Berlin), Marina Steindor, Christian Sterzing, Dr. Antje Vollmer, Ludger Volmer, Margareta Wolf (Frankfurt) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Transrapid – Finanzielle Auswirkungen der Auflagen der Raumordnungsverfahren

Durch die zum Teil erheblichen Auflagen aus den Raumordnungsverfahren (ROV) Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Hamburg für den Transrapid werden umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen, Neutrassierungen etc. erforderlich. Das Raumordnungsverfahren Berlin-Brandenburg wurde aus politischen Gründen mit erheblicher Verzögerung abgeschlossen.

Die ROV zum Transrapid haben sich bis auf wenige Ausnahmen zu einer geschlossenen Veranstaltung erwiesen, bei denen die Durchsetzung eines milliardenschweren Projektes im Vordergrund stand. Die Beteiligung der betroffenen Bevölkerung wurde in der Regel auf niedrigstmöglichem Niveau durchgeführt. Beispielhaft sind hier die Erörterungstermine in Brandenburg und Berlin, die weitgehend unter Ausschluß der Öffentlichkeit stattfanden. Dieses Verfahren hat in Mecklenburg-Vorpommern seinen Fortgang gefunden. Neben den Einwendungen der Umweltverbände, Kommunen und weiterer Träger öffentlicher Belange haben sich allein in Mecklenburg-Vorpommern ca. 1 600 Bürgerinnen und Bürger schriftlich zur Transrapid-Planung geäußert. Dies ist ein beispielhaftes Engagement von einzelnen für Verkehrsplanungen in Mecklenburg-Vorpommern, gleichzeitig auch ein Zeichen, daß die Akzeptanz des Verfahrens wie auch des Projektes äußerst gering ist.

Die Kritik der Einwendungen bezog sich auf die Kosten des Projektes, den Flächenverbrauch, die Lärmbelästigung, die völlig überhöhten Beförderungszahlen, die Entwertung der Häuser und Grundstücke sowie von Gewerbegebieten entlang der Trasse. Besonders stark kritisiert wurde die kurze Zeit der Auslegung der Unterlagen, die es Nichtfachleuten unmöglich machte, die 11 Aktenordner durchzuarbeiten.

Die Bürgerinnen und Bürger sind immer weniger bereit, sich ihre verbrieften Rechte nehmen und autoritäre Verwaltungsverfahren aufdrängen zu lassen. Der Widerstand gegen den Bau der Magnetschwebebahn zwischen Hamburg und Berlin wächst weiter. Allein im Mecklenburger Raum haben sich 15 Initiativen, Verbände und Parteien zusammengeschlossen, um diesen ökologisch, ökonomisch und verkehrspolitisch unsinnigen Bau des Transrapid zu verhindern. Dazu kommen 40 Gruppen im westlichen Teil der Trasse und 60 Initiativen im Berlin-Brandenburger Raum. Die in Brandenburg durchgeführte Volksinitiative wurde von allen Initiativen praktisch und politisch unterstützt.

Die Ablehnung der Volksinitiative durch den Potsdamer Landtag hat die Bürgerinitiativen gegen den Transrapid nicht zu schwächen vermocht. Sie haben jetzt ein Volksbegehren eingeleitet, das bei Zustimmung durch die Bevölkerung den Landtag erneut zur Befassung zwingt. Die Einleitung eines Volksentscheides, der unmittelbare Gesetzeskraft erlangen würde, ist geplant. Bei Annahme wäre die Fortführung der bisherigen Transrapid-Planungen unmöglich.

Ungeachtet der Kritik an den durchgeführten ROV und Landesplanerischen Stellungnahmen liegen bereits jetzt zahlreiche Auflagen aus den Verfahren vor, die gravierende Auswirkungen auf die konkrete Trassenführung und die Kostenentwicklung für den Transrapid-Fahrweg haben werden. Zu diesen Auswirkungen liegen – bis auf den von der Trasse tangierten Standortübungsplatz Stern-Buchholz, der alleine Mehrkosten von 9 Mio. DM verursacht – bisher überhaupt keine Auskünfte der Bundesregierung über Umsetzung und Kostenwirkung vor.

Der Bund hat sich durch die im neuen Finanzierungskonzept vereinbarte Deckelung seines der Deutschen Bahn AG (DB AG) gewährten Kredites für die Fahrwegkosten auf 6,1 Mrd. DM nur vordergründig aus der Verantwortung und Haftung gezogen. Durch das im April 1997 gewählte Erlösteilungs- und Kredittilgungsmodell ist allerdings die Tilgung des zinslosen Fahrwegkredites in extremer Weise von der Entwicklung der Erlöse einerseits und der Betriebs- und Nebenkosten andererseits abhängig. Sollte die DB AG nicht in der Lage sein, den Fahrweg für 6,1 Mrd. DM zu erstellen, ist sie zur internen Mittelumschichtung bzw. zur Kreditaufnahme auf dem freien Markt gezwungen. Die Tilgung dieser Beträge würde – wie auch die des Betriebssystemkredites – vorrangig vor der Tilgung des Fahrwegkredites erfolgen. Die Rückzahlung der Bundesmittel wäre damit auf absehbare Zeit völlig ausgeschlossen.

Darüber hinaus ist sicher, daß bislang im Finanzierungskonzept nicht einkalkulierte Reinvestitionen für Fahrzeuge, Fahrweg oder Infrastruktur notwendig werden, die von der DB AG zu tragen sind. Die DB AG wird dadurch in eine regelrechte Verschuldungsfalle getrieben. Der Bund als 100%iger Eigentümer der DB AG haftet hierfür finanziell wie politisch.

Vor diesem Hintergrund gewinnen die Auflagen aus den ROV sowie deren Umsetzung erhebliche Bedeutung: Zum einen muß der

Bundesregierung daran gelegen sein, eine Kostenexplosion im Bereich des Fahrwegs zu verhindern, zum anderen muß sie für eine wirksame und umfassende Umsetzung der Auflagen auf bundesgesetzlichen Grundlagen (u. a. Bundes-Immissionsschutzgesetz, Raumordnungsgesetz sowie zahlreicher Verordnungen) Sorge tragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

A. Kosten durch Auflagen aus den Raumordnungsverfahren

Hamburg

1. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus der vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg in der Landesplanerischen Stellungnahme (LaSt) vom 18. März 1997 aufgestellte Forderung, daß auf einen zweiten Haltepunkt der Magnetschnellbahn im Bereich von Moorfleet verzichtet werden soll?
 - a) Teilt die Bundesregierung die Ansicht des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg, daß durch einen Verzicht auf einen zweiten Haltepunkt das Projekt zügiger realisiert werden könnte?
 - b) Wie hoch wäre die Kostenersparnis, wenn endgültig auf einen zweiten Haltepunkt verzichtet werden würde?
 - c) Welche Mehrkosten sind zu welchem Zeitpunkt zu erwarten, wenn – entsprechend der LaSt Hamburg – die Station Moorfleet lediglich vorläufig nicht realisiert, sondern als Option vorgesehen und diese später realisiert wird?
2. Welche Rückgänge im Verkehrsaufkommen und in der Verkehrsleistung des Transrapid sind zu erwarten, wenn die Anregung der LaSt Hamburg berücksichtigt wird, die Station Moorfleet nicht zu bauen, sondern nur als Option vorzusehen?
3. Erkennt die Bundesregierung die Forderung des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg in der LaSt, daß alle Kosten – insbesondere die Kostenerstattung für Maßnahmen an Brücken und Stadtstraßen, die sich in der Baulast der Freien und Hansestadt Hamburg befinden – bei der Realisierung des Vorhabens von der Vorhabensträgerin zu übernehmen sind, als berechtigt an?
 - a) Wenn nein, warum nicht?

Welche Kosten sind von anderen, hier speziell der Freien und Hansestadt Hamburg, und aufgrund welcher Rechtsvorschriften und in welcher Höhe zu übernehmen?
 - b) Wenn ja, wie hoch werden diese Kosten sein, und in welcher Form wird die Bundesregierung die Freie und Hansestadt Hamburg in der Durchsetzung dieser Forderung unterstützen?
4. Hält es die Bundesregierung für möglich, daß die Forderung des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg nach Berücksichtigung des im Bundesverkehrswegeplan 1992, weiterer Bedarf, vorgesehenen achtspurigen Ausbaus der Bundesauto-

bahn A 1 im Rahmen der Trassenführung des Transrapid ebenso wie die Flächenvorsorge für Schallschutzmaßnahmen erfüllt werden kann?

- a) Wenn nein, plant die Bundesregierung, auf den achtspurigen Ausbau der A 1 zu verzichten?

Soll der Bundesverkehrswegeplan entsprechend geändert werden?

- b) Wenn ja, wie hoch werden die Kosten sein, um die Forderung umzusetzen zu können?

Zu wessen Lasten werden sie gehen?

5. Hält es die Bundesregierung für möglich, daß bei der Realisierung des Transrapid-Vorhabens im Raum Hamburg auf die Inanspruchnahme von Fahrbahnflächen der Bundesautobahnen verzichtet werden kann, wie es der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg in der LaSt fordert, wonach Fahrbahnflächen der Bundesautobahnen A 1 und A 25 für Baustelleneinrichtungen auch nicht temporär in Anspruch genommen werden dürfen?

- a) Wenn ja, wie sollen die Baustelleneinrichtungen vorgenommen werden?

Sollen Flächen Dritter hierfür in Anspruch genommen werden?

– Können Flächen, die nur vorübergehend für Baustelleneinrichtungen des MSB-Projektes benötigt werden, ggf. der Vorhabenträgerin im Wege der Enteignung übereignet werden, falls die Eigentümerinnen und Eigentümer Verkauf oder Verpachtung ablehnen?

– Sind die dafür notwendigen Aufwendungen im Finanzierungskonzept enthalten?

– Wenn nein, wie hoch werden sie sein, und wer wird sie übernehmen?

- b) Wenn nein, wie soll der Verkehrsfluß auf den Bundesautobahnen, speziell der schon heutzutage teilweise überlasteten A 1, während der Bauphase sichergestellt werden?

– Sind Umleitungen über untergeordnete Straßen vorgesehen?

Werden die Auswirkungen von Umleitungen während der Bauphase in der Umweltverträglichkeitsstudie untersucht?

6. Werden die Brücken, die die Präferenztrasse entlang der Bundesautobahn A 1 zwischen der Anschlußstelle Billstedt und dem Autobahnkreuz Hamburg-Ost unterquert, während der Bauphase weiterhin benutzbar sein?

- a) Wenn ja, mit welchen Einschränkungen ist zu rechnen?

- b) Wenn nein, wie soll der über die Brücken laufende Verkehr, speziell die Bundesstraße 5 und die Möllner Landstraße, umgeleitet werden?

7. Hält die Bundesregierung die Forderung des Senats, daß wegen der setzungsempfindlichen Böden im gesamten Stadtgebiet die MSB-Gründungen erschütterungsfrei zu erfolgen haben, für möglich bzw. technisch durchführbar?
 - Welche zusätzlichen Kosten ergeben sich aus dieser Forderung?

Wurden diese Kosten im Finanzierungskonzept berücksichtigt?
8. Hält die Bundesregierung die Forderung des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg nach einem Stahlfahrweg im Stadtbereich, besonders unter dem Gesichtspunkt der höheren Schallemissionen des Stahlfahrweges, für berechtigt und sinnvoll?
9. Welche Altlastverdachtsflächen im Bereich der Präferenztrasse sind der Bundesregierung bekannt?
 - a) Welche Schadstoffe und in welchen Mengen werden dort vermutet?
 - b) Wer wird die Kosten für die notwendigen Untersuchungen der Altlastverdachtsflächen tragen?

Wie hoch werden sie voraussichtlich sein?
 - c) Wie sollen im Bereich der Altlastverdachtsflächen Gründungen vorgenommen werden, ohne daß Gefährdungen des Grund- und Oberflächenwassers entstehen?
10. Wie gedenkt die Bundesregierung die Forderung der Freien und Hansestadt Hamburg nach Ausschluß von Beeinträchtigungen der in der Schwerhörigenschule Schultzweg vorhandenen Anlagen zur Hörverstärkung umzusetzen?
 - a) Wie werden die Beeinflussungen aussehen?
 - b) Wie hoch werden die Kosten sein, um die Beeinflussungen zu kompensieren, und wer hat diese zu tragen?
11. Hält die Bundesregierung den Verzicht auf eine Aufständerrung der Trasse im Bereich der Verflechtung der Amsickstraße östlich des Deichtors für technisch realisierbar?
12. Wie wird der Bau der Magnetschnellbahn nach Ansicht der Bundesregierung die Entwicklungs- und Ausbaumöglichkeiten des Umschlagbahnhofes Hamburg-Billwerder und des Güterverkehrszentrums beeinflussen?

Schleswig-Holstein

13. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus der Feststellung des ROV Schleswig-Holstein, wonach die Errichtung einer Magnetschwebbahn-Verbindung Hamburg–Berlin mit den raumordnerischen Erfordernissen nicht übereinstimmt?
14. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus der im ROV Schleswig-Holstein geäußerten Feststellung, daß es sich bei der Magnetschwebbahn-Verbindung Hamburg – Berlin um ein nicht realisierungsfähiges Vorhaben handele?

15. Wie steht die Bundesregierung zu den Äußerungen des Transrapid-Systemführers Thyssen-Henschel gezogene Schlußfolgerung der Landesregierung Schleswig-Holstein im ROV, daß der „break-even-point“ aufgrund von Preissteigerungen allein bei den Baukosten um 30 % bis zum Jahr 2005 von 9,7 Millionen Fahrgästen p. a. auf rd. 15 Millionen Fahrgäste p. a. hochschnelle und damit ein wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich sei?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung – angesichts der Kritik aus dem ROV Schleswig-Holstein an der zu geringen Bündelung mit vorhandenen Verkehrswegen – die möglichen Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt?
17. Hält sie eine Neuzerschneidung des Sachsenwaldes unter den Gesichtspunkten des Landschaftschutzes, des Denkmalschutzes sowie der Beeinträchtigung des touristischen Nutzens für vertretbar?
18. Wird die Bundesregierung der Forderung nach weiteren Trassenalternativen folgen?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, in welcher Höhe werden sich nach Meinung der Bundesregierung die finanziellen Mehraufwendungen bewegen?
19. Was gedenkt die Bundesregierung zum Schutz der Verkehrsteilnehmer auf bestehenden Verkehrswegen zu tun, wenn diese bei einer gebündelten Trassenführung wegen der zu erwartenden Lärmbelastungen aktiv und passiv durch Schreckreaktionen auf den „Transrapid-Knall“ (insbesondere an der A 24) gefährdet werden können?
 - a) Welche Lärmschutzmaßnahmen zur Verhinderung solcher Gefährdungssituationen sind nach Ansicht der Bundesregierung erforderlich?
 - Wie hoch werden die Kosten durch Lärmschutzmaßnahmen an Verkehrswegen im Bereich einer gebündelten Trassenführung mit der Transrapid-Trasse voraussichtlich sein?
20. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für ausreichend, um
 - a) die generell als „nicht zu rechtfertigend“ eingestuften Lärmemissionen auf Anwohner auszuschließen und
 - b) die „nachhaltige Beeinträchtigung von für die naturräumliche Entwicklung hochsensiblen Bereichen“, insbesondere die Zerschneidung des Sachsenwaldes, zu vermeiden?
21. Welche Kosten werden diese Maßnahmen, unterteilt nach Maßnahmen zum Anwohnerschutz und Maßnahmen zum Schutz ökologisch hochsensibler Bereiche, insbesondere des Sachsenwaldes, verursachen?

Mecklenburg-Vorpommern

22. Wie soll nach Auffassung der Bundesregierung die Auflage aus dem ROV Mecklenburg-Vorpommern, wonach die „Vermeidung (und Minderung) von Eingriffswirkungen“ Priorität vor dem Ausgleich und dieser wiederum Priorität vor Ersatzmaßnahmen für nicht ausgleichbare Maßnahmen habe, umgesetzt werden?
23. Welche zusätzlichen Kosten werden – bei Realisierung – im Nordkorridor Schleswig-Holstein – Lübesse
- a) durch die Absenkung der Trasse im Bereich Wittenburg sowie weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Schallbelastung der Gebiete nördlich der A 24 verursacht,
 - b) durch die Trassenverlagerung im Bereich Gammelín-Kothenhof zur räumlichen Trennung von der Bebauung verursacht,
 - c) durch die Trassenverlagerung Pampow verursacht,
 - d) durch die im Bereich des Haltepunkts Holthusen-Lübesse erforderliche Schonung vorhandener Waldflächen sowie das Freihalten des Militärgeländes zwischen der A 241 und der B 106 verursacht,
 - e) wie hoch werden die Gesamtkosten für die im Nordkorridor Schleswig-Holstein – Lübesse erforderlichen Maßnahmen sein?
24. Welche zusätzlichen Kosten sind – bei Realisierung – im Abschnitt Lübesse – Südkorridor Brandenburg
- a) zur Schonung des Auwaldfeuchtgebietes an der B 106 sowie durch die kürzere Durchfahrung des Waldgebietes Rastower Tannenkamp zu erwarten,
 - b) zur Erhaltung bzw. Schonung des geplanten Naturschutzgebietes „Weißes Moor“ sowie verschiedener Bodendenkmäler zu erwarten,
 - c) zum Lärmschutz der Bebauung Kremmin zu erwarten,
 - d) wie hoch werden die Gesamtkosten für die im Abschnitt Lübesse – Südkorridor Brandenburg erforderlichen Maßnahmen sein?
25. Welche zusätzlichen Kosten werden – bei Realisierung – im Abschnitt Lübesse – Nordkorridor Brandenburg
- a) durch Maßnahmen zur Verringerung der Immissionen auf die Stadt Neustadt-Glewe und das Wohnumfeld verursacht,
 - b) durch Maßnahmen zur Schonung des Landschaftsbildes in den Bereichen Ruhner Berge und Blievenstorf-Barkow verursacht,
 - c) durch Maßnahmen zur Erhaltung der Grabhügel bei Polnitz und weiterer denkmalgeschützter Bauwerke verursacht,

- d) wie hoch werden die Gesamtkosten für die im Abschnitt Lübesse – Nordkorridor Brandenburg erforderlichen Maßnahmen sein?
26. Welche zusätzlichen Kosten sind – bei Realisierung – im Abschnitt Südkorridor Schleswig-Holstein-Pamprin
- durch im Rahmen des ROV für die Trasse 23 geforderten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie Forderungen der Naturschutzbehörden zu erwarten,
 - durch Lärmschutzmaßnahmen für die angrenzende Wohnbebauung zu erwarten,
 - voraussichtlich für die Existenzsicherung der Wunder Kieswerk Zweedorf GmbH aufzuwenden,
 - wie hoch werden die Gesamtkosten für die im Abschnitt Südkorridor Schleswig-Holstein-Pamprin erforderlichen Maßnahmen sein?
27. Welche zusätzlichen Kosten werden nach Einschätzung der Bundesregierung, Land und Kommunen durch die notwendig gewordene Aufstellung neuer Struktur-, Flächennutzungs- und Bauleitpläne entstehen?
28. Welche zusätzlichen Kosten werden für die Anbindung des Haltepunktes Schwerin-Holthusen an die Ortsumgehung Pampow (B 321) veranschlagt, und wer trägt diese Kosten?
- Ist die Anbindung als Teil der B 231 geplant, und wann ist mit einer Aufnahme in die Fernstraßenplanung des Bundes zu rechnen?
28. Hat die Bundesregierung zwischenzeitlich eine Einigung mit der Magnetschnellbahnplanungsgesellschaft herbeigeführt, wer die Kosten für die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von Parkplätzen am Haltepunkt Schwerin-Holthusen trägt?
- Wenn nein, ist jetzt eine Vereinbarung mit der Betreiberin des Transrapid geplant?
Wer wird dann Kosten in welcher Höhe tragen?
30. Hat die Bundesregierung zwischenzeitlich eine Einigung mit der Magnetschnellbahnplanungsgesellschaft herbeigeführt, wer die Kosten für die Bereitstellung einer ausreichenden Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr am Haltepunkt Schwerin-Holthusen trägt?
- Wenn nein, ist jetzt eine Vereinbarung mit der Betreiberin des Transrapid geplant?
Wer wird dann Kosten in welcher Höhe tragen?
31. Hat die Bundesregierung zwischenzeitlich eine Einigung mit der Magnetschnellbahnplanungsgesellschaft herbeigeführt, wer die Kosten für die Bereitstellung der Anbindung an das Schienennetz der DB AG am Haltepunkt Schwerin-Holthusen trägt?
- Wenn ja, wie lautet sie, und auf wen werden dann Kosten in welcher Höhe entfallen?

- b) Wenn nein, ist jetzt eine Vereinbarung mit der Betreiberin des Transrapid geplant?
Welche Kostenteilung wird dann von der Bundesregierung angestrebt?
32. Wie hoch sind die durch die Auflage des ROV Mecklenburg-Vorpommern, die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild auf das unvermeidbare Maß zu beschränken, verursachten Kosten?
33. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die Gesamthöhe des durch den geplanten Bau des Transrapid hervorgerufenen Verlusts an Landschaftsräumen, Erholungsgebieten, des Verlusts an Biotopen für geschützte Tier- und Pflanzenarten, Wassereinzugsgebieten und touristisch nutzbaren Arealen?
- a) Welche – bei Verzicht auf den Bau des Transrapid vermeidbaren – Kosten entstehen für die Regenerierung naturnaher Zustände in direkt betroffenen Gebieten und Ausgleichsgebieten?
- b) Welche – bei Verzicht auf den Bau des Transrapid vermeidbaren – Kosten entstehen durch die Auflage aus dem ROV Mecklenburg-Vorpommern zur Erstellung eines landschaftspflegerischen Begleitplans, und wer trägt diese?

Brandenburg

34. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Ergebnis des ROV Brandenburg, wonach das Transrapid-Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung selbst „unter Einhaltung von Maßnahmen nur bedingt“ vereinbar sei?
35. Hält die Bundesregierung weitere Maßnahmen für erforderlich, um die „schwerwiegenden Eingriffe in raumbezogene Umwelterfordernisse bzw. Schutzgüter, die an die Begründung des Bedarfs des Transrapid sehr hohe Anforderungen stellen“ zu begründen und so den Forderungen des ROV zu entsprechen?
36. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, daß sich das Land Brandenburg mit seiner Präferenz der sog. „Nordtrasse“ unter hohen Auflagen für eine andere Trassenführung entschieden hat, als die im Land Mecklenburg-Vorpommern gewählte?
37. Auf welche Weise soll nach Auffassung der Bundesregierung die Auflage des ROV Brandenburg umgesetzt werden, nach der bereits vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens nachgewiesen werden muß, daß die Transrapid-Strecke über Berlin hinaus verlängert werden kann?
- a) In welcher Form muß dieser Nachweis nach Auffassung der Bundesregierung geleistet werden?
- b) Von wem muß dieser Nachweis geleistet werden?
- c) Hält die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den bloßen Nachweis der technischen Verlängerbarkeit für ausreichend?

- Wenn nein, wie und bis wann soll der verkehrliche Bedarf nachgewiesen werden?
 - Wenn nein, wie und bis wann soll die Finanzierbarkeit nachgewiesen werden?
- d) Liegen der Bundesregierung Anfragen der Republik Polen oder der Tschechischen Republik vor, die über ein bloßes – technologisches – Interesse hinausgehen und konkrete Planungen einschließlich Bedarfsuntersuchungen für eine Transrapid-Strecke in die Nachbarländer offenbaren?
38. Wie reagiert die Bundesregierung darauf, daß in Mecklenburg-Vorpommern bereits Kartierungsarbeiten auf der Grundlage der dort gewählten Präferenztrasse im Gange sind?
- a) Aus welchen Gründen wird sie nach den Erkenntnissen der Bundesregierung bereits jetzt durchgeführt?
 - b) Wer trägt die Kosten für diese Kartierung, und wie hoch werden sie voraussichtlich sein?
 - c) Sieht die Bundesregierung die Gefahr, daß durch die Trassenkartierung Mecklenburg-Vorpommern eine Präjudizwirkung hinsichtlich der endgültigen Trassenfestlegung entstehen könnte, die die Ergebnisse des ROV Brandenburg außer acht läßt?
 - d) Sieht die Bundesregierung die Gefahr, daß durch die Entscheidung Brandenburgs erhebliche öffentliche Gelder verlorengehen?
 - e) Sieht die Bundesregierung die Gefahr, daß aus Kostengründen und um den Verlust öffentlicher Gelder zu vermeiden in Brandenburg – trotz der anderslautenden Ergebnisse des ROV – nicht die umweltverträglichste Trasse gewählt wird?
- Wie gedenkt die Bundesregierung dem zu begegnen?
39. Welche konkreten Hinweise auf Verteuerungen der Trasse hat die Bundesregierung durch die Lärmschutzauflagen aus dem ROV Brandenburg?

B. Kosten durch sonstige Auflagen

40. Wer trägt welche Kosten für die Beseitigung von Kreuzungen und Näherungen der Trasse mit vorhandenen und geplanten Verkehrswegen, sofern durch diese die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt wird
- a) bei Privat- und Kommunalstraßen,
 - b) bei Landesstraßen,
 - c) bei Bundesfernstraßen,
 - d) bei Schienenstrecken der DB AG,
 - e) bei Schienenstrecken in Privatbesitz,
 - f) bei Bundeswasserstraßen?
41. Wer trägt welche Kosten für die Beseitigung von Kreuzungen und Näherungen der Trasse mit vorhandenen und geplanten Telekommunikations-, Strom-, Gas- und Wasserleitungen, so-

- fern durch diese die Sicherheit des Betriebs oder der künftige Ausbau dieser Leitungen beeinträchtigt wird,
- a) wenn sich diese im Besitz von privaten Versorgungsunternehmen befinden,
 - b) wenn sich diese im Besitz von kommunalen Versorgungsunternehmen befinden,
 - c) wenn sich diese im Besitz der Telekom AG befinden?
42. Wer trägt die Kosten für den Umbau von Anschlußstellen öffentlicher Straßen, soweit dieser durch die enge Bündelung von Magnetschnellbahn und Autobahn erforderlich wird, und wie hoch sind diese?
43. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen zur Unfallhäufigkeit und Unfallschwere des Transrapid-Systems vor?
- a) Welche Konsequenzen wurden daraus gezogen?
44. Wie und durch welche Maßnahmen sollen Unfälle im Bereich des nichtaufgeständerten Fahrwegs durch
- freilaufende bzw. wildlebende Tiere,
 - Menschen, die sich auf dem Fahrweg aufhalten,
 - Gegenstände, die sich auf dem Fahrweg befinden,
- verhindert werden?
- Welche Kosten werden die notwendigen Sicherungsmaßnahmen verursachen, und inwieweit sind sie in der jetzigen Kostenkalkulation enthalten?
45. Wie und durch welche Maßnahmen sollen Unfälle im Bereich des aufgeständerten Fahrwegs durch
- wildlebende Tiere (Vögel u. a.),
 - Menschen, die sich auf dem Fahrweg aufhalten könnten,
 - Gegenstände, die von Bauwerken auf den Fahrweg herabfallen,
- verhindert werden?
- Welche Kosten werden die notwendigen Sicherungsmaßnahmen verursachen, und inwieweit sind sie in der jetzigen Kostenkalkulation enthalten?
46. Wann wird ein Rettungskonzept vorgelegt?
47. Ist der Bau zusätzlicher Rettungswege bzw. Zufahrten für Krankenwagen und dergleichen vorgesehen?
- a) Wenn nein, warum nicht?
 - Wie soll nach Auffassung der Bundesregierung ohne Bau zusätzlicher Rettungswege die zügige ärztliche Versorgung einer möglichen größeren Zahl von Verletzten sichergestellt werden?

- b) Wenn ja, sind deren Kosten in der bisherigen Kalkulation enthalten?
Wie hoch sind sie?
- c) Mit welchen Transportzeiten für eine größere Zahl von Verletzten zu geeigneten Krankenhäusern muß im Falle eines schweren Unfalles in den vorwiegend ländlichen Gebieten Schleswig-Holsteins, Mecklenburg-Vorpommerns und Brandenburgs gerechnet werden?
Welche ärztlichen Versorgungseinrichtungen kommen in Frage?
48. Welche Erkenntnisse bezüglich der aktiven und passiven Aufprallsicherheit des Transrapid und der Sicherheit für Passagiere wurden bei welchen Versuchen auf der Transrapid-Versuchsanlage in Lathen bisher gewonnen?
— Welche Untersuchungen stehen noch aus, und welche Mittel werden hierfür von wem in welchen Jahren bereitgestellt?
49. Wie hoch sind nach der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes die Gesamtaufwendungen für den Weiterbetrieb der Transrapid-Versuchsanlage in Lathen, aufgeschlüsselt nach Jahren, Haushaltstiteln, Bundes- und sonstigen Mitteln sowie Kostenstellen und Vorhaben?

Bonn, den 2. Juli 1997

Gila Altmann (Aurich)
Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)
Marieluise Beck (Bremen)
Volker Beck (Köln)
Angelika Beer
Annelie Buntentbach
Kristin Heyne
Dr. Manuel Kiper
Steffi Lemke
Dr. Helmut Lippelt
Winfried Nachtwei
Egbert Nitsch (Rendsburg)
Cem Özdemir
Simone Probst
Halo Saibold
Christine Scheel
Irmingard Schewe-Gerigk
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Ursula Schönberger
Werner Schulz (Berlin)
Marina Steindor
Christian Sterzing
Dr. Antje Vollmer
Ludger Volmer
Margareta Wolf (Frankfurt)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion