

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Marieluise Beck (Bremen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/8211 –

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 milliarden-schweren 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 Magnetschwebbahn 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 Finanzierungs-konzept 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.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 29. April 1998 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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.

Vorbemerkung

Planungsprozeß und Genehmigungsverfahren für das Magnetschwebbahnprojekt Berlin – Hamburg sind mehrstufig. Nach den im Sommer 1996 eingeleiteten und bis Sommer 1997 abgeschlossenen Raumordnungsverfahren und der mittlerweile abgeschlossenen Auswertung werden im Frühjahr 1998 die Planfeststellungsverfahren beginnen. Die Raumordnungsverfahren sind ein gesetzlich vorgesehener Bestandteil des Planungsprozesses. Ihre Ergebnisse sind also weder inhaltlich noch finanziell isoliert zu betrachten, vielmehr gehen sie in den Gesamtabwägungsprozeß der Planfeststellungsverfahren ein, ohne diese jedoch zu präjudizieren. Unmittelbare finanzielle Auswirkungen der Raumordnungsverfahren entstehen daher nicht.

Die Bevölkerung wurde bei der Durchführung der Raumordnungsverfahren angemessen – sogar über die gesetzlichen Erfordernisse hinaus – beteiligt. Kritik an der Durchführung der Raumordnungsverfahren kennt dabei die Rolle des Bundes. Antragsteller für die Raumordnungsverfahren war die Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft mbH. Träger und Leiter der Verfahren waren die Landesplanungsbehörden der beteiligten Bundesländer. Der Gesetzgeber hat in § 6 a Abs. 7 Raumordnungsgesetz ausdrücklich den Ländern die Regelung überlassen, ob und in welchem Umfang die Öffentlichkeit einbezogen wird. Bei dieser Entscheidung hat der Gesetzgeber berücksichtigt, daß die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens dem einzelnen gegenüber keinerlei Rechtswirkung entfalten, sondern Grundlagen für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen bilden, die bei den nachfolgenden Planfeststellungsverfahren nach Maßgabe der dafür geltenden Vorschriften (Magnetschwebbahnplanungsgesetz und Verwaltungsverfahrensgesetz) zu berücksichtigen sind. Im Planfeststellungsverfahren hat dann auch der einzelne Betroffene die Möglichkeit, seine Einwände vorzubringen.

In den für das Magnetschwebbahnprojekt Berlin – Hamburg durchgeführten Raumordnungsverfahren wurden alle gesetzlichen Anforderungen erfüllt. Beteiligt waren die betroffenen Behörden, die Träger

öffentlicher Belange, die Naturschutzverbände als Verbände nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz und die Öffentlichkeit durch öffentliche Auslage.

Die landesplanerischen Beurteilungen haben teilweise das veränderte Finanzierungskonzept vom Frühjahr 1997 noch nicht berücksichtigen können. Manche Ausführungen und Maßgaben – und darauf beruhende Fragen dieser Großen Anfrage – sind daher inhaltlich überholt.

Soweit bei den Antworten Kosten dem Betrag oder dem Grunde nach angeführt werden, sind sie im Ergebnis in den bisher kalkulierten Ansätzen und Sicherheitszuschlägen enthalten.

Im übrigen sind die in den Fragetexten zum Verständnis korrigierten Schreibfehler durch Unterstreichung kenntlich gemacht.

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?

Wie bereits die raumordnerischen Untersuchungen zu den Stationen im Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg ergeben hatten, steht die Frage der Realisierung des Haltepunktes Moorfleet in engem Zusammenhang mit der Dimensionierung der Transrapid-Station am Hamburger Hauptbahnhof. Würde die Station Moorfleet im ersten Schritt nicht realisiert, setzte dies eine anders dimensionierte Stationsplanung am Hamburger Hauptbahnhof voraus.

Zu a)
Nein.

Zu b)
Nach vorstehenden Ausführungen sind weder signifikante Kostenunterschiede noch Unterschiede im Realisierungszeitplan zu erkennen, falls die Station Moorfleet nicht von vornherein realisiert würde.

Zu c)

Die Deutsche Bahn AG als zukünftiger Betreiber der Magnetschwebebahn hat sich aus betrieblichen Gründen für eine zeitnahe Realisierung des Haltepunktes Moorfleet ausgesprochen. Mehrkosten durch eine spätere Realisierung werden nicht entstehen.

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?

Der Haltepunkt in Moorfleet soll nach den vorstehenden Ausführungen realisiert werden. Für eine zeitnahe Realisierung des Haltepunktes Moorfleet sprechen insbesondere betriebliche und wirtschaftliche Gründe. Bei einem Verzicht wären Fahrgasteinbußen nicht auszuschließen. Die Deutsche Bahn AG schätzt die Erlöseinbußen mit etwa 2 % ein.

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 Vorhabenträgerin 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?

Nach den §§ 9 und 10 des Magnetschwebebahnplanungsgesetzes (MBPIG) sind bei Kreuzungen der Magnetschwebebahn mit anderen öffentlichen Verkehrswegen die Kosten vom Veranlasser zu tragen. Demzufolge sind entsprechende Änderungsmaßnahmen unmittelbar vom Vorhabenträger zu tragen. Nach aktueller Schätzung wird der Aufwand hierfür bei ca. 50 Mio. DM liegen.

Soweit im Einzelfall bei gleichzeitigen Maßnahmen mehrerer Vorhaben keine Einigung über die Aufteilung der Kosten zustande kommen sollte, ist hierüber nach § 9 Abs. 6 MBPIG im Planfeststellungsbeschuß zu entscheiden.

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 Bundesautobahn 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?

Die Bundesregierung hält die Erfüllung der genannten – nicht in der landesplanerischen Stellungnahme erhobenen – Anforderung für möglich. Der im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehene achtspurige Ausbau der Bundesautobahn A 1 ist bei der Transrapidplanung ebenso berücksichtigt wie die nach den gesetzlichen Regelungen örtlich erforderlichen Schallschutzmaßnahmen.

Die Kosten für die Umsetzung dieser Forderungen sind derzeit noch nicht hinreichend genau quantifizierbar. Die Kostentragung für die Vorsorge eines achtspurigen Ausbaus der BAB A 1 ist unter besonderer Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse im Rahmen der anstehenden Planfeststellungsverfahren zu regeln. Kosten für BAB-Schallschutz werden dem Straßenbau- lastträger zugeordnet.

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?

Eine auch nur temporäre Inanspruchnahme von Fahrbahnflächen der BAB A 1 und A 25 für Baustelleneinrichtungsflächen ist derzeit nicht vorgesehen.

Zu a)

Für die Baustelleneinrichtung werden Flächen öffentlicher und/oder privater Dritter in Anspruch genommen.

Enteignungen für vorübergehende Inanspruchnahmen scheiden aus Rechtsgründen aus. Jedoch sieht § 6 MBPlG mit der vorzeitigen Besitzeinweisung die Möglichkeit vor, nach Feststellung des Plans oder der Erteilung der Plangenehmigung dem Vorhabenträger unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche den Besitz an einem Grundstück und damit die temporäre Nutzung zuzuweisen.

Die notwendigen Aufwendungen für die Entschädigung der Eigentümer sind in den Kostenberechnungen enthalten.

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?

Grundsätzlich werden die Brücken während der Bauphase weiterhin benutzbar sein. In Einzelfällen kann es zu halbseitigen Sperrungen kommen.

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?

Die Durchführung der Gründungen für den Magnetschwebebahnfahrweg wird zum Beispiel durch Bohrfahlgründungen erschütterungsfrei erfolgen. Wesentliche zusätzliche Kosten ergeben sich daraus nicht.

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?

Die Stadtentwicklungsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg hat darauf hingewiesen, daß aus ihrer Sicht im innerstädtischen Bereich unter gestalterischen Gesichtspunkten ein Stahlfahrweg geeigneter er-

scheint. Dies war aber ausdrücklich nicht Gegenstand der landesplanerischen Stellungnahme.

Im übrigen bestehen bei den für die Ballungsräume relevanten Geschwindigkeiten (bis 250 km/h) bei den Schallemissionen im allgemeinen keine relevanten Unterschiede zwischen Stahlfahrweg und Betonfahrweg. Im Schallgutachten wird vom Stahlfahrweg ausgegangen.

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?

Innerhalb des insgesamt 400 m breiten Untersuchungskorridors treten zahlreiche Altlastenflächen und Altlastenverdachtsflächen auf. Sie sind im von der Umweltbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg erstellten Altlastenhinweiskataster erfaßt. Von der Magnetschwebebahntrasse werden nach derzeitigem Planungsstand die Flächen mit den Katasternummern 6834-08/01, 6834-P017, 7032-11, 7232-10, 7432-04 und 7634-02 geschnitten.

Zu a)

Eine dieser Flächen ist bereits saniert. Auf einer Fläche könnten sich Munitionsablagerungen befinden. Teilweise handelt es sich um unspezifische Geländeänderungen ohne konkrete, weitergehende Anhaltspunkte, Ablagerungen von Haus- und Sperrmüll, in einem Fall aber auch um Chemikalien.

Zu b)

Das Erfordernis und der Umfang eingehender Untersuchungen ergibt sich im Zuge der detaillierteren Trassenplanung zur Vorbereitung sowohl der Planfeststellungsverfahren als auch der Ausschreibung zur Herstellung des Fahrweges. Konkrete Aussagen über den Umfang und die voraussichtlichen Kosten der Untersuchungsarbeiten sowie die einzeifallorientierte Kostentragung sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Zu c)

Allgemeingültige Aussagen hierzu sind nicht möglich. Die Art der auf einer Altlastenverdachtsfläche durchzuführenden Gründung ist abhängig von deren spezifischen Parametern (Art, Zusammensetzung, Lagerungsdichte, Mächtigkeit, Aufbau, gegebenenfalls vorhandene technische Sicherungssysteme etc.).

10. Wie gedenkt die Bundesregierung die Forderung der Freien und Hansestadt Hamburg nach Abschluß 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?

Es sind nach derzeitigem Planungsstand keine spezifischen Beeinträchtigungen absehbar.

11. Hält die Bundesregierung den Verzicht auf eine Aufständigung der Trasse im Bereich der Verflechtung der Amsickstraße östlich des Deichtors für technisch realisierbar?

Die Magnetschwebbahntrasse liegt auf der Höhe der DB-Gleise, die durch Brücken über die Amsinckstraße geführt werden. Sie kreuzt die Amsinckstraße daher aufgeständert.

12. Wie wird der Bau der Magnetschnellbahn nach Ansicht der Bundesregierung die Entwicklungs- und Ausbaumöglichkeiten des Umschlagbahnhofs Hamburg-Billwerder und des Güterverkehrszentrums beeinflussen?

Die Entwicklungs- und Ausbaumöglichkeiten des Umschlagbahnhofs Hamburg-Billwerder und des Güterverkehrszentrums werden durch den Bau der Magnetschwebbahn nicht beeinflusst.

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?

Die Hinweise der landesplanerischen Beurteilung zu den vorgestellten Trassenalternativen in Schleswig-Holstein wurden von der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft im einzelnen ausgewertet und bei der endgültigen Trassenauswahl für die Planfeststellungsverfahren in einem länderübergreifenden Abwägungsprozeß berücksichtigt.

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?

Die Behauptung, daß es sich bei der Magnetschwebbahnverbindung Berlin – Hamburg um ein nicht reali-

sierungsfähiges Vorhaben handele, entbehrt jeder Grundlage.

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?

Zur Frage der Wirtschaftlichkeit des Projektes wird auf die im April 1997 vorgelegte aktualisierte Wirtschaftlichkeitsberechnung verwiesen.

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?

Eine der Eingangsvorgaben für die gesamte Raumordnungsplanung war es, die Möglichkeit von Trassenbündelungen mit bereits vorhandenen Verkehrswegen und anderer Infrastruktur zu nutzen. Für Schleswig-Holstein wird dem durch die Bündelung mit der BAB A 1 und der BAB A 24 Rechnung getragen. Aufgrund der Hinweise der landesplanerischen Beurteilung des Landes Schleswig-Holstein wurde die Transrapidtrasse außerdem weiter optimiert, so daß diesbezügliche Einwände ausgeräumt sein dürften.

17. Hält sie eine Neuzerschneidung des Sachsenwaldes unter den Gesichtspunkten des Landschaftschutzes, des Denkmalschutzes sowie der Beeinträchtigung des touristischen Nutzens für vertretbar?

Durch die Bündelungsoptimierung mit der BAB A 24 sowie durch die Trassenverlegung auf deren Nordseite wird eine Neuzerschneidung des südlich der BAB gelegenen Kerngebietes des Sachsenwaldes durch die Magnetschwebbahntrasse vermieden.

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?

Auf den bisherigen Planungsstufen (Maßstäbe 1 : 25 000 und 1 : 5 000) wurden bereits alle in Betracht kommenden Trassenalternativen im einzelnen untersucht und in Abwägungsprozessen bewertet. Nach der

Trassenentscheidung werden dann noch kleinräumige Trassenvarianten untersucht.

Alternativenuntersuchungen sind Gegenstand jedes Planungsprozesses und insoweit bei den Planungskosten einkalkuliert; Mehraufwendungen entstehen hierdurch nicht.

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?

Das unterstellte Phänomen eines sogenannten „Transrapid-Knalls“ existiert nicht. Bei der Erarbeitung der in der Planung zugrunde gelegten Bündelungsparameter wurden möglicherweise eintretende Überraschungseffekte durch Abstandsmaßnahmen und durch Sichtschutzeinrichtungen berücksichtigt.

Spezifische Schallschutzmaßnahmen gegenüber der Autobahn sind demzufolge nicht erforderlich.

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?

Die Planung der Magnetschwebbahn Berlin – Hamburg berücksichtigt jeweils die gesetzlich vorgegebenen Maßstäbe.

Zu a)

Für den Schallschutz ist auf die Magnetschwebbahn-Lärmschutzverordnung und die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung zu verweisen. Es wird sichergestellt, daß die zum Schutz der Anwohner festgesetzten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden.

Zu b)

Zum Bereich Sachsenwald wird auf die Antwort zur Frage 17 verwiesen.

21. Welche Kosten werden diese Maßnahmen, unterteilt nach Maßnahmen zum Anwohnerschutz und Maßnahmen zum Schutz ökologisch hochsensibler Bereiche, insbesondere des Sachsenwaldes, verursachen?

Die angesprochenen Maßnahmen zum Schutz der Anwohner und ökologisch hochsensibler Bereiche werden derzeit im Detail erarbeitet und nach umfassender Abstimmung aller abzuwägenden Belange in die Unterlagen für die Planfeststellungsverfahren übernommen. Die detaillierte Überprüfung der bisherigen Kostensätze für die vielfältigen Schutzmaßnahmen ist noch nicht abgeschlossen.

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?

Die genannte Priorität der Vermeidung und Minderung von Eingriffswirkungen ist gesetzlich geregelt. Sie ist Gegenstand der Abwägung im gesamten Planungsprozeß. Auch die Priorität von Ausgleich vor Ersatz ist gesetzlich geregelt und wird bei der Erarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitpläne für die Planfeststellungsverfahren beachtet.

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-Kothendorf 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?

Zu a)

Die Trasse wird im Bereich Wittenburg auf einer Länge von ca. 1 km gegenüber dem Planungsstand des Raumordnungsverfahrens abgesenkt; diese Absenkung ist nach gegenwärtiger Einschätzung kostenneutral. Weitergehende Schallschutzmaßnahmen sind nach dem derzeitigen Planungsstand nicht erforderlich; durch den zwischen Magnetschwebbahn und

BAB liegenden Abkommensschutzwall wird sich aufgrund der Absenkung der Magnetschwebebahn gegenüber der Autobahn gleichwohl eine Reduzierung der Schallemissionen in Richtung Wittenburg ergeben. Hinsichtlich der Schallbelastung durch die BAB A 24 wird auf den in Teilen bereits vorhandenen und in einem weiteren Teil noch projektierten Schutzwall hingewiesen.

Zu b)

Die Trassenverlagerung im Bereich Gammelín – Kothendorf zur räumlichen Trennung von der Bebauung ist annähernd kostenneutral.

Zu c)

Gleiches gilt für die Trassenverlagerung im Bereich Pampow.

Zu d)

Durch die vorgesehene Veränderung der Trassenlage entstehen voraussichtlich Kosten von ca. 21,8 Mio. DM.

Zu e)

Die Gesamtkosten für die im Nordkorridor Schleswig-Holstein – Lübesse erforderlichen Maßnahmen können nicht vor Abschluß der Rahmenentwurfsplanung beziffert werden.

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 Durchführung des Waldgebietes Rastower Tannen-
kamp 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?

Zu a)

Die Schonung des Auwaldfeuchtgebietes an der B 106 und die kürzere Durchführung des Waldgebietes Rastower Tannen-
kamp sind annähernd kostenneutral.

Zu b)

Bedeutsame archäologische Fundstellen sind nach vom Landesamt für Bodendenkmalspflege durchgeführten Untersuchungen im fraglichen Gebiet nicht vorhanden. Raumordnungsstraße und Planfeststellungsstraße liegen außerhalb des Naturschutzgebietes „Weißes Moor“. Mehrkosten für eine etwaige Schonung sind demzufolge nach dem gegenwärtigen Planungsstand nicht zu erwarten.

Zu c)

Eine im Bereich Kremmin vorgenommene Trassenverschiebung hat zur Folge, daß dort kein Schallschutz erforderlich sein wird.

Zu d)

Die Gesamtkosten für die im Abschnitt Lübesse – Südkorridor Brandenburg erforderlichen Maßnahmen können nicht vor Abschluß der Rahmenentwurfsplanung beziffert werden.

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?

Nach der inzwischen getroffenen Entscheidung über die Wahl der weiterzuerfolgenden Trasse zwischen Schwerin, Lübesse und Wustermark wird eine Trassenführung im dortigen Nordkorridor nicht mehr weiter verfolgt.

26. Welche zusätzlichen Kosten sind – bei Realisierung – im Abschnitt Südkorridor Schleswig-Holstein-Pamprin

- a) durch im Rahmen des ROV für die Trasse 23 geforderten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie Forderungen der Naturschutzbehörden zu erwarten,
- b) durch Lärmschutzmaßnahmen für die angrenzende Wohnbebauung zu erwarten,
- c) voraussichtlich für die Existenzsicherung der Wunder Kieswerk Zweedorf GmbH aufzuwenden,
- d) wie hoch werden die Gesamtkosten für die im Abschnitt Südkorridor Schleswig-Holstein-Pamprin erforderlichen Maßnahmen sein?

Eine Trassenführung im Südkorridor Schleswig-Holstein – Pamprin wird wegen der Gesamtvorteile der Nordtrasse in diesem Abschnitt nicht weiter verfolgt.

27. Welche zusätzlichen Kosten werden nach Einschätzung der Bundesregierung, Land und Kommunen durch die notwendig gewordene Aufstellung neuer Struktur-, Flächennutzungs- und Bauleitpläne entstehen?

Derartige Maßnahmen von Ländern und Kommunen liegen im Rahmen des üblichen Planungsgeschehens.

28. Welche zusätzlichen Kosten werden für die Anbindung des Haltepunktes Schwerin-Holthusen an die Ortsumgebung 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?

Die Magnetschwebebahnstation Schwerin wird in Richtung Pampow an die Kreisstraße 62 angebunden. Die Anbindung ist nicht als Bundesstraße geplant, ihre Kosten in Höhe von voraussichtlich ca. 110 TDM sind dem Projekt Magnetschwebebahn zuzuordnen.

29. 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?

Die für die Magnetschwebebahnstation benötigten Parkplätze sind dem Projekt zuzuordnen. Nach gegenwärtiger Schätzung werden die Kosten für alle im Bereich der Station vorgesehenen P&R-Plätze ca. 6 Mio. DM betragen.

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?

Die Anbindung des öffentlichen Personennahverkehrs an der Magnetschwebebahnstation Schwerin ist Angelegenheit des jeweiligen ÖPNV-Betreibers. Die dementsprechenden Kosten sind der Bundesregierung nicht bekannt; es ist darauf hinzuweisen, daß gegebenenfalls eine Förderung nach GVFG in Betracht kommt.

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?
- a) 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?

Die notwendige Verknüpfung der heutigen Bahnstation Holthusen mit der neuen Magnetschwebebahnstation Schwerin wird einschließlich verschiedener Qualitätsverbesserungen voraussichtlich ca. 7 Mio. DM kosten. Die Aufteilung dieser Kosten auf die unterschiedlichen Besteller ist bisher noch nicht erfolgt.

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?

Die Vorgabe, Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild auf das unvermeidliche Maß zu beschränken, ist keine Auflage der Raumordnung, sondern grundsätzliche Verpflichtung jeder Planung. Die Einbindung der Transrapidtrasse in die entsprechenden regionalen Umweltgegebenheiten erfolgt im Rahmen der mehrstufigen Planung nach den hierfür geltenden gesetzlichen Regelungen in umfassenden Abwägungsprozessen. Insofern werden durch die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung des Landes Mecklenburg-Vorpommern keine zusätzlichen zuweisbaren Kosten verursacht.

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?

Eine Gesamtbilanzierung möglicher Eingriffe und der daraus resultierenden Kosten ist erst nach Abschluß aller Planfeststellungsverfahren – in Mecklenburg-Vorpommern wird es voraussichtlich fünf geben – möglich.

Eine solche Bilanzierung hätte auch zu berücksichtigen, wie der erwartete wachsende Verkehr bei einem Verzicht auf den Transrapid bewältigt werden sollte. Es müßte statt dessen eine alternative Verkehrsinfrastruktur hergestellt werden mit ebenfalls unvermeidlichem Flächenverbrauch und Wirkungen auf die Umweltbilanz.

Die Erarbeitung eines landschaftspflegerischen Begleitplans erfolgt im Rahmen der geltenden Regelungen und ist unverzichtbarer originärer Bestandteil

der Verkehrswegeplanung. Insoweit entstehen keine zusätzlichen Kosten.

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?

Aufgrund der landesplanerischen Beurteilung der gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg sind speziell für die Trassenalternativen im Bereich Brandenburg (mit Auswirkung nach Mecklenburg-Vorpommern) vertiefende Untersuchungen durchgeführt worden, die das Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung in verschiedenen Punkten relativiert haben. Hierbei war auch zu berücksichtigen, daß sich die in der landesplanerischen Beurteilung angenommene Trassenführung im sogenannten Nordkorridor nicht in der vom Land unterstellten Form hätte wirtschaftlich realisieren lassen.

Die Trassenführung im Südkorridor konnte unter Beachtung der Umweltaspekte im Hinblick auf die Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung weit stärker verbessert werden, als vom Land selbst unterstellt wurde.

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?

Die Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft wird die Ergebnisse einer vertiefenden Untersuchung, die Grundlage der endgültigen Trassenwahl war, in geeigneter Form in die Planfeststellungsverfahren einbringen.

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 gewählt?

Bei der Trassenauswahl für die Magnetschwebebahn Berlin-Hamburg muß auf die landesplanerischen Überlegungen aller fünf an der Trasse beteiligten Bundesländer in ihrer Gesamtheit abgestellt werden. Dies erfordert einen übergreifenden Abwägungsprozeß, der die Machbarkeit der Gesamttrasse auf der einen Seite und die Länderinteressen auf der anderen Seite weitgehend miteinander in Einklang bringt.

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?

Die planerische Möglichkeit einer Trassenfortsetzung von der vorgesehenen Station Lehrter Bahnhof aus nach Süden ist schon in der Raumordnungsphase eine der wesentlichen Prämissen für die Magnetschwebebahnplanung gewesen; der entsprechende Nachweis wird durch geeignete planerische Unterlagen erbracht und gemeinsam mit den beteiligten Stellen zu einem Konsens geführt.

Überlegungen für eine Trassenverlängerung von Berlin aus über Dresden nach Prag sowie in jüngster Zeit auch für eine Trassenverlängerung von Berlin aus nach Warschau sind verschiedentlich ins Gespräch gebracht worden; konkrete Planungen hierfür bestehen derzeit jedoch nicht. Eine Machbarkeitsstudie für mögliche Korridore und Zielpunkte in Osteuropa wird bis Ende 1998 mit Unterstützung der EU erstellt.

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?

Die Bundesregierung hält die Durchführung der Kartierungsarbeiten auf der Grundlage der dort gewählten Präferenztrasse in Mecklenburg-Vorpommern für sachgerecht.

Zu a)

Die genannten Kartierungsarbeiten als integraler Bestandteil des gesamten Planungsablaufes waren erforderlich, um eine zeitplangerechte Vorbereitung der Planungsgrundlagen für die Planfeststellungen sicherzustellen. Da Kartierungsarbeiten vom Verlauf der Vegetationsperiode abhängig sind, lagen diese Arbeiten auf dem kritischen Weg. Überdies war zu dem Zeitpunkt, als die Kartierarbeiten in Auftrag gegeben wurden, das verspätete Vorliegen der landesplanerischen Beurteilung der gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg für den Bereich Brandenburg nicht absehbar.

Zu b)

Die Kosten für die Kartierung gehören zu den bei der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft pauschal budgetierten Planungskosten. Aussagen über die genauen Kosten liegen der Bundesregierung nicht vor.

Zu c)

Eine Präjudizwirkung ist von den genannten Kartierarbeiten nicht ausgegangen; vielmehr ist die Trassenentscheidung für den Bereich zwischen Schwerin, Lübbesee und Wustermark aufgrund der landesplanerischen Beurteilung zunächst noch einmal offen behandelt worden. Bestärkt durch die nachfolgenden vertiefenden Untersuchungen, die insgesamt einen Zeitraum von vier Monaten beansprucht haben, ist dann die abschließende Entscheidung über die Trassenführung getroffen worden.

Zu d)

Durch die landesplanerische Beurteilung ist im Blick auf die Kartierarbeiten nur das in solchen komplexen Planungsprozessen übliche Maß an Aufwand entstanden.

Zu e)

Die Entscheidung zugunsten einer Trassenführung im Südkorridor in Brandenburg trug in besonderer Weise auch den Umweltgesichtspunkten Rechnung, die in der landesplanerischen Beurteilung für den Bereich Brandenburg angesprochen waren. Bei der Entscheidung spielten aber auch andere wichtige Gesichtspunkte, wie etwa die Raumerschließung, eine Rolle.

39. Welche konkreten Hinweise auf Verteuerungen der Trasse hat die Bundesregierung durch die Lärmschutzaufgaben aus dem ROV Brandenburg?

Die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen aus dem gemeinsamen Raumordnungsverfahren der Länder

Berlin und Brandenburg ist im wesentlichen originärer Bestandteil der weiteren Planungsvertiefung, womit keine unmittelbaren Verteuerungen der Trasse einhergehen. Mehrkosten entstehen aber aus der Regelung der Magnetschwebbahn-Lärmschutzverordnung, die gegenüber den ursprünglichen Erwartungen für Geschwindigkeiten oberhalb 300 km/h den sogenannten Schienenbonus nicht zuläßt. Damit wird auch der landesplanerischen Beurteilung entsprochen.

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
- bei Privat- und Kommunalstraßen,
 - bei Landesstraßen,
 - bei Bundesfernstraßen,
 - bei Schienenstrecken der DB AG,
 - bei Schienenstrecken in Privatbesitz,
 - bei Bundeswasserstraßen?

Über die Kostenteilung wird im jeweiligen Planfeststellungsbeschluß oder in gesonderten Vereinbarungen dem Grunde nach entschieden.

41. Wer trägt welche Kosten für die Beseitigung von Kreuzungen und Näherungen der Trasse mit vorhandenen und geplanten Telekommunikations-, Strom-, Gas- und Wasserleitungen, sofern durch diese die Sicherheit des Betriebs oder der künftige Ausbau dieser Leitungen beeinträchtigt wird,
- wenn sich diese im Besitz von privaten Versorgungsunternehmen befinden,
 - wenn sich diese im Besitz von kommunalen Versorgungsunternehmen befinden,
 - wenn sich diese im Besitz der Telekom AG befinden?

Alle beim Neubau einer Magnetschwebbahnstrecke entstehenden Leitungskreuzungen sind in der Regel kostenmäßig dem Neubauprojekt zuzuordnen, jedoch wird jeder Einzelfall auf eine Kostenbeteiligung der genannten Unternehmen hin überprüft. Ein potentieller Ausbau der Leitungen ist durch den Vorhabenträger in der Regel nicht zu berücksichtigen.

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?

Die gesamten Kosten trägt in der Regel der Vorhabenträger. Auf die Antwort zu Frage 40 wird verwiesen.

43. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen zur Unfallhäufigkeit und Unfallschwere des Transrapid-Systems vor?
- a) Welche Konsequenzen wurden daraus gezogen?

Aus dem Betrieb der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE), die im Jahre 1984 in Betrieb genommen worden ist, gibt es umfangreiche Betriebserfahrungen auch zur Systemsicherheit. In den mehr als dreizehn Jahren Versuchs- und Demonstrationsbetrieb, bei dem mittlerweile auch rund 180 000 Fahrgäste befördert wurden, hat es keinen Unfall mit Personenschäden oder -gefährdung gegeben.

44. Wie und durch welche Maßnahmen sollen Unfälle im Bereich des nichtaufgeständerten Fahrwegs durch
- freilaufende bzw. wildelebende 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?

Ebenerdige Fahrwegabschnitte werden auf der Strecke Berlin–Hamburg eingefriedet, um den gegenseitigen Schutz von Transrapid und seiner Umgebung zu gewährleisten. Die Kosten für die Sicherungsmaßnahmen sind in den Investitionskosten für den Fahrweg enthalten.

45. Wie und durch welche Maßnahmen sollen Unfälle im Bereich des aufgeständerten Fahrwegs durch
- wildelebende 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?

Beim aufgeständerten Fahrweg liegt der Fahrwegtisch zwischen 3,5 m und 20 m über Geländeoberfläche, so daß der Gefahrenraum für Menschen und am Boden lebende Tiere außer Reichweite liegt. Zum Schutz vor herabfallenden Gegenständen von Bauwerken können einzelfallorientiert geeignete Vorkehrungen getroffen werden.

Für den Transrapid stellen Kollisionen mit Vögeln keine Gefahr dar. Für die Vögel besteht dann eine Gefahr, wenn sie sich auf dem Fahrweg niederlassen und beim Auffliegen den Gefahrenbereich nicht mehr rechtzeitig verlassen können. Dies trifft nach Erfahrungen auf der TVE hauptsächlich für Tauben wegen ihres speziellen Flugverhaltens – Auffliegen und orientierendes Verweilen über dem Fahrwegtisch – zu. Die langjährigen Erfahrungen aus dem Betrieb der TVE haben gezeigt, daß Kollisionen mit freifliegenden Vögeln äußerst selten sind. Eine Schutzstrategie für Vögel besteht deshalb darin, den Fahrwegtisch als Aufenthaltsraum unattraktiv zu machen, indem man in seiner Umgebung (z. B. durch Bewuchs) artgerechte Aufenthaltsräume schafft. Dabei ist die Schaffung sogenannter Biotopfallen möglichst zu vermeiden.

Für Menschen wird ein unbefugtes Betreten durch geeignete Maßnahmen verhindert.

Insgesamt wird für die konkrete Trassenplanung ein Sicherheitsprofil erstellt, das den hohen Sicherheitsstandards des Transrapid-Systems (Grundsatz: Keine Erhöhung des allgemeinen Lebensrisikos) Rechnung trägt. Die Kosten hierfür sind in den Investitionskostenansätzen für den Fahrweg enthalten.

46. Wann wird ein Rettungskonzept vorgelegt?

Ein Rettungskonzept ist im Rahmen eines umfassenden Sicherheitskonzepts schon zur Einsatzreife-Begutachtung 1991 vorgelegt und positiv beurteilt worden. Es ist 1996 mit einer aktualisierten Risikoanalyse und Bewertung von Maßnahmen an den Stand der technischen Entwicklung und des Wissens in der Sicherheitsanalyse und -technik angepaßt worden. Daran war auch das Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde beteiligt.

Auf der Grundlage dieser Analysen ist 1997 das projektspezifische Sicherheitskonzept unter Einschluß des Rettungskonzepts Berlin – Hamburg erarbeitet worden, dessen Maßnahmenkatalog z. Z. mit fortschreitender Planung konkretisiert wird. Das Konzept bedarf nach § 23 Magnetschwebbahn-Bau- und Betriebsordnung vor Betriebsaufnahme der Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes.

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?

Ebenso wie im Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn ist aufgrund umfassender Sicherheitsanalysen auch beim Transrapid nicht geplant, daß ein Fahrzeug an jeder beliebigen Stelle des Fahrwegs anhalten kann. Vielmehr sind für die seltenen Fälle eines Unterwegshalts definierte Halteplätze vorgesehen, bei denen ein Fahrzeug bei Bedarf automatisch und sicher zum Stehen kommt, mit Energie versorgt wird und notfalls auch sicher verlassen werden kann.

Diese Haltepunkte werden von bestehenden Straßen- und Wegenetzen aus erschlossen, so daß eine Begleitstraße zum Fahrweg nicht erforderlich ist.

Gemäß Antwort zu Frage 46 ist die konkrete Ausgestaltung dieses Konzepts Gegenstand der laufenden Planung.

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?

Der Transrapid wird automatisch betrieben und damit auch automatisch gesichert, so daß menschliches Versagen als die häufigste Ursache von Bahnunfällen im allgemeinen und von Auffahrunfällen im besonderen nahezu vollständig ausgeschlossen werden kann. Aufgrund des systemtechnischen Konzepts kommt beim Transrapid noch hinzu, daß sich antriebsbedingt in jedem der durchschnittlich 40 km langen Unterwerks-

abschnitte immer nur ein Fahrzeug befinden kann, so daß schon allein aus diesem Grund systeminterne Kollisionen von Fahrzeugen nicht möglich sind. Eine Kollisionsgefahr kann sich deshalb nur auf systemexterne Hindernisse beziehen.

Wie im Fahrzeugbau üblich, sind die Kollisionsresistenz des Fahrzeugs und das Gefährdungspotential für Passagiere durch Simulationsrechnungen untersucht worden. Rechenergebnisse sind schon 1991 zur Einsatzreifebegutachtung vorgelegt und positiv bewertet worden. Diese Rechnungen werden seit 1996 mit den aktuellen Daten des Anwendungsfahrzeugs und größerer Aussagegenauigkeit durch stark verfeinerte Simulationsmodelle aktualisiert und im laufenden Kalenderjahr abgeschlossen. Zu den untersuchten Kollisionshindernissen gehören u. a. ein 50 kg-Stein auf dem Fahrweg und ein über dem Fahrweg liegender Baum.

Wegen der inzwischen sehr großen Leistungsfähigkeit von strukturmechanischen Rechenmodellen zur Untersuchung von Kollisionsproblemen und der hohen Kosten von Fahrzeug-Crashversuchen wird im Schienenfahrzeugbau (wie übrigens auch im Flugzeugbau) auf solche Versuche generell verzichtet. Deshalb sind auch Versuche auf der TVE zu diesem Thema nicht vorgesehen.

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?

Die Bundesregierung hat sich verpflichtet, den Versuchsbetrieb auf der TVE bis Ende 1999 zu fördern. Dazu sieht die Finanzplanung des Bundes beim Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie im Titel 892 40 für das Jahr 1998 18,90 Mio. DM und für das Jahr 1999 19,05 Mio. DM, jeweils inkl. MWSt, vor.