

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN

Einsatzreife der Magnetschwebbahn

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Einsatzreife der Magnetschwebbahn – angesichts der zum jetzigen Zeitpunkt angestrebten Entscheidung und damit gegebenen Notwendigkeit von Entscheidungsgrundlagen – bisher bereits gutachterlich seitens Experten für spurgeführten Fernverkehr untersucht worden, und zu welchen Ergebnissen kommt ein solches Gutachten?
2. Trifft es zu, daß die Magnetschwebbahn bisher nicht im Dauerfahrversuch, sondern nur in Intervallfahrversuchen getestet werden konnte, da das Kühlsystem des Fahrzeugs nach 20 Minuten Fahrt ca. 10 Minuten Stillstand zwecks Kühlung erfordert? Ist die Behebung dieses Mangels bis zur prognostizierten Einsatzreife 1989 praktisch gewährleistet?
3. Entsprechen die neuesten Modelle Transrapid 06 und 07 derzeit den Sicherheitsanforderungen
 - hinsichtlich der im Gegenverkehr und in Tunnels erforderlichen Druckdichte der Außenverschalung,
 - hinsichtlich der Undurchlässigkeit bei Kollisionen mit fliegenden Vögeln/Vogelschwärmen auch bei Höchstgeschwindigkeitsbereichen,
 - hinsichtlich der Feuerfestigkeit der Verschalung,
 - hinsichtlich der Versteifung der Außenwände im Falle einer Kollision,und wenn nicht, werden sie diesen bis zur prognostizierten Einsatzreife praktisch erprobt entsprechen?
4. Welche Feststellungen bezüglich der Korrosionsanfälligkeit der Linearmotorplatten am Fahrweg mußten bisher gemacht werden, und wie wirkt sich die Korrosionsneigung des für den magnetischen Antrieb günstigsten Materials auf dessen magnetisierbare Eigenschaften und das Regelungssystem langfristig aus?
5. Wie stellt sich das BMFT die Behebung der witterungsbedingten Beeinflussungen des Fahrweges wie überfrierende Feuch-

tigkeit, Schnee und Eis vor, und für wie zuverlässig hält es den Betrieb der Magnetschwebebahn unter diesen Bedingungen?

6. Für wie ausgereift hält das BMFT das seitenschlitzgeführte Fahrzeugantennen-Betriebsleitsystem der Magnetschwebebahn, das unter anderem die Mindestabstände der Zugfolgen sichert?
7. Hält das BMFT die Ausstattung der Magnetschwebebahn mit Batterien, die innerhalb von 12 bis 18 Minuten die Stromversorgung für Anheben und Beschleunigung von 0 auf 120 km/h gewährleisten und eine Lebensdauer von 300 Betriebsstunden haben, für den Alltagsbetrieb für ausreichend ebenso wie für unvorhergesehene Notfälle, oder zieht es für den Alltagsbetrieb Schleifkontakte vor?

Wie hoch wird die damit aufkommende Verteuerung der Bau- und Betriebskosten eingeschätzt?

8. Welches Sicherheitskonzept zur Bergung der Passagiere ist vorgesehen für den Alltagsbetrieb für den Fall ausfallender Stromversorgung, Betriebsstörungen etc., die eine Weiterfahrt unmöglich machen:

- das bis April 1988 propagierte Konzept der Bergung durch sich selbst aufblasende Luftkissenrutschen, auf denen die Passagiere aus den Einstiegen der Magnetschwebebahn von der Trasse, die über 10 m hoch sein kann, herunterrutschen müssen auf die gerade gegebene Umgebung (z. B. Autobahn, Gleisanlage, dichte Bebauung etc.);
- ein Durchfahren ohne Fahrtunterbrechung auch in Notfällen bis zu einzelnen Nothalten, an denen Passagiere das Fahrzeug verlassen können;
- eine parallel zum Fahrweg geführte, Flächenverbrauch und Baukosten steigernde Gehwegtrassierung zur Gewährleistung der jederzeitigen Möglichkeit des Verlassens des Fahrzeugs?

9. Welche Folgen hätte ein Blitzeinschlag in den Fahrweg und welche ein Zusammenstoß mit einem festen, schweren Hindernis auf der Trasse

- für die Fahrgäste;
- für das Fahrzeug;
- für den Fahrweg, insbesondere für die Stützpfeiler des Fahrweges und deren Fundamentierung?

10. Welche technische Sicherung ist im Falle des Ausfalls der Stromversorgung oder anderer Betriebsstörungen vorgesehen? Was geschieht beim Aufsetzen des Notfahrgestells bei mit ca. 200 Personen voll besetzten Sektionen und aus höherem (300 bis 400 km/h) Geschwindigkeitsbereich? Ist mit einem harten Aufsetzen (mit Reibung von Eisen auf Eisen) zu rechnen? Welche Folgen hat dieses für die Fahrgäste, welche

für das Fahrzeug und welche für den Fahrweg und dessen Fundamentierung?

11. Laut öffentlicher Erklärung soll die Magnetschwebbahn bis 1989 einsatzreif sein.

Was versteht das BMF und was versteht das BMV unter Einsatzreife und was unter Serienreife hinsichtlich der praktischen Erprobung und ausreichender Testversuche der Magnetschwebbahn bezüglich der Sicherheitsanforderungen und der Zuverlässigkeit?

Bonn, den 31. Mai 1988

Frau Brahmst-Rock

Dr. Lippelt (Hannover), Frau Schmidt-Bott, Frau Vennegerts und Fraktion

