

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Braband und der Gruppe  
der PDS/Linke Liste**

**— Drucksache 12/1619 —**

**Magnetschnellbahn Transrapid**

Presseberichten zufolge soll bis Ende diesen Jahres eine Kabinettsentscheidung über den Bau einer Anwendungsstrecke für den Transrapid erwirkt werden. Der Bundesminister für Forschung und Technologie, Dr. Heinz Riesenhuber, so heißt es, verhandele zur Zeit mit dem Bundesminister für Verkehr, Dr. Günther Krause, darüber, den Transrapid in den ersten gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen.

1. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß es Verhandlungen zwischen dem Bundesministerium für Forschung und Technologie und dem Bundesministerium für Verkehr über die Aufnahme des Transrapid in den ersten gesamtdeutschen Bundesverkehrswegeplan gegeben hat oder gibt?

Ja.

2. Mit welchen Ergebnissen wurden die Verhandlungen geführt, bzw. wie ist der Stand der Verhandlungen?

Die Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.

3. Welche Anwendungsstrecken für den Transrapid wurden oder werden zur Zeit geprüft?

Zur Zeit werden folgende Strecken untersucht:

Hannover – Halle – Leipzig  
Berlin – Hamburg  
Berlin – Parchim – Hamburg  
Berlin – Dresden  
Stuttgart – Nürnberg – Dresden

Darüber hinaus wird auch die Verbindung Berlin – Bonn untersucht.

4. Welche Erkenntnisse bezüglich geschätztem Fahrgastaufkommen sowie Investitionskosten und Landschaftsverbrauch (incl. Lärmschutzwänden und eventuell begleitenden Straßen für die Anfahrt von Feuerwehr und Rettungsfahrzeugen) pro Kilometer Doppelspur liegen der Bundesregierung für die verschiedenen geprüften Strecken vor?

Siehe Antwort zu Frage 2.

5. Kann die Bundesregierung Meldungen bestätigen, wonach die Streckenführung innerhalb der Städte unterirdisch verlaufen soll?  
Wenn ja, wie hoch sind die geschätzten Kosten für diese Streckenabschnitte?

Siehe Antwort zu Frage 2.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die gegenwärtige technische Entwicklung des Transrapid (insbesondere die in der zusammenfassenden Bewertung durch das Bundesministerium für Verkehr vom August 1989 u. a. genannten Probleme der Wintertauglichkeit und des Sicherheitskonzeptes)?

Das Bundesbahnzentralamt (BZA) München wurde im Jahr 1988 beauftragt, den Stand der technischen Einsatzreife zu beurteilen. In einem ersten Bericht im Herbst 1990 kam das BZA zu dem Ergebnis, daß die zu beurteilenden Kriterien bedingt erfüllt sind. Die noch offenen Punkte wurden in einem Katalog zusammengefaßt; die geforderten zusätzlichen Nachweise wurden inzwischen beim BZA vorgelegt.

Ein abschließender Bericht soll Ende Dezember 1991 vorgelegt werden.

7. Unterstützt die Bundesregierung die Stellungnahme des Bundesrates vom 17. Mai 1991, nach welcher der Kommission der Europäischen Gemeinschaft eine „umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung“ für das gesamte Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz empfohlen wird?

Für die untersuchten Strecken wird auch die Umweltverträglichkeit geprüft.

8. Wie soll eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung gewährleistet werden, wenn auf die mögliche Magnetschnellbahn-Strecke die Anwendung des Beschleunigungsgesetzes vorgesehen ist, das die Umweltverträglichkeitsprüfung in wesentlichen Bereichen außer Kraft setzt?

Siehe Antwort zu Frage 7.

---

Druck: Thenée Druck, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75  
ISSN 0722-8333