

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Bernd Riexinger, Alexander Ulrich, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Rückbau der Transrapid-Versuchsanlage im Emsland**

Mehrere Kilometer der von der privaten Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (IABG) betriebenen Transrapid-Versuchsanlage im Emsland befinden sich auf dem Gelände des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts (WSA) Ems-Nordsee, bzw. der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes. Die Anlage wird seit Jahren nicht mehr genutzt. In ihrer Antwort zu Frage 60 auf Bundestagsdrucksache 19/32627 vom 1. Oktober 2021 teilte die Bundesregierung jedoch mit, dass der IABG allein die zeitliche und inhaltliche Planung der Rückbaumaßnahmen obliege. Hieraus wäre zu schließen, dass der Bund und das WSA Ems-Nordsee keinen Anspruch auf den Rückbau der sich auf dem Gelände des Bundes befindenden Anlage haben, obwohl der eigentliche Gegenstand der Nutzungsvereinbarung nicht mehr gegeben sein dürfte. Zudem befindet sich der größte Streckenabschnitt des Fahrweges vermutlich auf landwirtschaftlichen Flächen, wofür eine Entschädigung an die Flächeneigentümer zu zahlen wäre.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Verträge gibt es derzeit zwischen der IABG und dem Bund bzw. – nach Kenntnis der Bundesregierung – der WSA Ems-Nordsee zu den Flächen, auf denen die Transrapid-Versuchsanlage steht?  
  
Wurden diese Verträge nach dem Aus für die Transrapid-Versuchsanlage infolge eines tödlichen Unfalls überarbeitet, und wenn ja, wann, und in welcher Weise?
2. Gibt es für die Flächen des Bundes und – nach Kenntnis der Bundesregierung – der WSA Ems-Nordsee, auf denen die Transrapid-Versuchsanlage steht, schon andere Nutzungen oder Pläne für anderweitige Nutzung vonseiten des Bundes oder von anderer Seite, und wenn ja, werden diese Nutzungen oder Pläne durch den nicht erfolgten Rückbau der Transrapid-Versuchsanlage verhindert oder erschwert (bitte ggf. einzeln beschreiben)?
3. Auf welchen Flächen des Bundes und – nach Kenntnis der Bundesregierung – der WSA Ems-Nordsee, auf denen die Transrapid-Versuchsanlage steht, wurde ein Naturschutzgebiet ausgewiesen, und welche Rolle hat der Bund dabei gespielt?

4. Hat die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes oder – nach Kenntnis der Bundesregierung – das WSA Ems-Nordsee einen rechtlichen Anspruch auf einen Rückbau der Transrapid-Versuchsanlage, und wenn nein, aufgrund welcher vertraglichen Vereinbarung wird der IABG ein praktisch unbegrenztes Nutzungsrecht eingeräumt?
5. Welche Möglichkeiten hat der Bund, den Rückbau der Anlage zu veranlassen, und wann und unter welchen Voraussetzungen soll eine dieser Möglichkeiten genutzt werden?
6. Wird der Bund oder – nach Kenntnis der Bundesregierung – das WSA Ems-Nordsee den vollständigen Rückbau der Anlage auf seinem Gelände verlangen, also auch die Entnahme des gesamten Fundaments?
7. Entstehen dem Bund oder – nach Kenntnis der Bundesregierung – dem WSA Ems-Nordsee zurzeit Kosten durch die Bereitstellung des Geländes am Seitenkanal Gleesen-Papenburg, beispielsweise durch Pflege des Geländes und der Zuwegung, Vandalismus oder Sicherungsmaßnahmen?
8. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass Entschädigungen für die Eigentümer von landwirtschaftlichen Flächen, auf denen die Transrapid-Versuchsanlage steht, gezahlt werden, und wenn ja, in welcher Höhe?  
Beteiligt sich der Bund auf irgendeine Art an den Entschädigungen, und wenn ja, in welcher Höhe?
9. Ist es nach Einschätzung der Bundesregierung richtig, dass die einzelnen Elemente des Fahrweges als Brückenbauwerke betrachtet werden müssen und dass in diesem Fall die Standsicherheit wie bei Brücken nachgewiesen werden muss?
  - a) Wer muss ggf. die Standsicherheit nachweisen?
  - b) Wann hat ggf. diese letzte Brückenprüfung stattgefunden, und wann ist die nächste geplant?
  - c) Ist damit die Standsicherheit des Fahrweges auch im Bereich von Überführungen über öffentliche Verkehrswege aktuell noch nachgewiesen?
  - d) Falls nein, welche Maßnahmen wären kurzfristig zum Nachweis der Standsicherheit zu erbringen?

Berlin, den 6. Oktober 2022

**Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**