

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/3881 –**

Rückbau der Transrapid-Versuchsanlage im Emsland

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Es bestehen zwei Nutzungsverträge zwischen der Industrieanlagen-Betriebsgesellschaft mbH (IABG) und dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Ems-Nordsee. Eine Anpassung dieser Verträge erfolgte nach dem Unfall nicht.

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 von Seiten 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)?

Andere Nutzungen oder Pläne für eine anderweitige Nutzung dieser Flächen von Seiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) bestehen nicht.

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?

Teile der Südschleife der Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) befinden sich laut Kartendienst des Bundesamtes für Naturschutz in einem Landschaftsschutzgebiet. Die Unterschutzstellung liegt in der Zuständigkeit des Landes Niedersachsen unter Beteiligung der WSV.

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?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verpflichtung der IABG zum Rückbau der TVE folgt aus § 13 des Gesetzes über den Bau und den Betrieb von Versuchsanlagen zur Erprobung von Techniken für den spurgeführten Verkehr (SpurVerkErprG). Im Rahmen von zwei Nutzungsverträgen gestattet das WSA Ems-Nordsee der IABG, ausgewiesene Flächen vorübergehend zu nutzen.

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?

Der Umfang des Rückbaus der Anlage einschließlich der Rückbautiefe der Fundamente auf bundeseigenen Grundstücken ist in Abhängigkeit von der späteren Nutzung festzulegen.

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?

Die Unterhaltung und Verkehrssicherung der der IABG zur Nutzung überlassenen bundeseigenen Grundstücke obliegt der IABG selbst. Kosten entstehen der WSV nicht.

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?

Nach Kenntnis der Bundesregierung erhalten die Eigentümer von landwirtschaftlichen Flächen, auf denen die TVE steht, eine Pacht. Die genaue Höhe ist nicht bekannt. Im Rahmen der Finanzierung des Rückbaus der TVE beteiligt sich der Bund an diesen Kosten, sofern sie in Zusammenhang mit dem Rückbau der TVE stehen.

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?

Die Fragen 9 bis 9d werden gemeinsam beantwortet.

Nach § 12 SpurVerErprG handelt es sich bei der TVE um eine sogenannte andere Versuchsanlage. Die genehmigungs- und aufsichtsrechtliche Zuständigkeit für diese Versuchsanlage liegt beim Land Niedersachsen. Dies schließt Fragen zur technischen Betrachtung von Fahrwegelementen und zum Nachweis ihrer Standfestigkeit ein.

