

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Weiss (München)**  
**und der Fraktion DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 11/2589 —**

**Auswirkungen einer Entscheidung für eine Magnetbahn-Referenzstrecke**  
**Hamburg–Hannover**

*Der Bundesminister für Verkehr – A 21/16.50.10–10 – hat mit Schreiben vom 24. August 1988 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

Der Bundesminister für Forschung und Technologie hat in Abstimmung mit dem Bundesminister für Verkehr im Rahmen der Studie „Einsatzfelder neuer Schnellbahnsysteme“ die Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsysteme (MVP) beauftragt, Untersuchungen über Referenzstrecken für die Magnetbahn Transrapid durchzuführen. In diese Arbeiten ist auch die Strecke Hamburg–Hannover einbezogen worden.

Die Bundesregierung hat die von der MVP vorgelegten Ergebnisse eingehend geprüft. Es handelt sich um einen ersten Ansatz zur Grobabschätzung der Folgewirkungen einer Magnetbahnstrecke. Weitere eingehende Untersuchungen sind jedoch notwendig, die zu Änderungen hinsichtlich der Anzahl und Lage der Bahnhöfe sowie der Trassenverläufe führen können. Dies kann Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage, das Betriebsprogramm und die Umwelt haben. Angesichts dieses Sachstandes können die folgenden Ausführungen keinen abschließenden Charakter haben.

1. Wie wird sich eine Magnetbahn-Referenzstrecke Hannover – Hamburg auf das Wirtschaftsergebnis des öffentlichen Verkehrsträgers Deutsche Bundesbahn auswirken?
  - a) Um wieviel Prozent werden die Fahrgastzahlen der Deutschen Bundesbahn bezogen auf alle DB-Linien, insbesondere der der ICE- und IC-Linien, sinken?
  - b) Wie wird sich eine parallele Magnetbahnstrecke Hamburg–Hannover auf das IC-Angebot und den halbstündigen IC-Takt auf dieser Strecke auswirken?

- c) Welche Auswirkungen werden sich – angesichts dessen, daß die Magnetbahn nur leichteste Güter transportieren und umschlagen kann – auf die Qualität der Güterverkehrsbedienung für Hamburg ergeben?
- d) Wird die Deutsche Bundesbahn gezwungen sein, die ICE-Linien schon in Hannover statt Hamburg wenden zu lassen, da die Strecke Hannover – Hamburg ohnehin eine Auslaufstrecke des Hochgeschwindigkeitsnetzes darstellt und sich bei parallelem Betrieb durch die Magnetbahn eine Bedienung durch die Deutsche Bundesbahn wirtschaftlich nicht vertreten läßt?  
Welche Auswirkungen werden sich demnach für die Bedienungsqualität Hamburgs ergeben?
- e) Kann unter diesen Bedingungen an dem geplanten ICE-Ausbesserungswerk Hamburg-Eidelstedt, das Hamburg nach langen Auseinandersetzungen gegenüber München-Freimann zugeschlagen wurde und das für Hamburg 300 langfristig gesicherte Arbeitsplätze sichert, festgehalten werden? Wieviel hat die Deutsche Bundesbahn bisher an Investitionen in dieses getätigt?

Zu a)

Nach den Berechnungen der MVP ergibt sich für das gesamte System Bahn/Magnetbahn zwischen Hamburg und Hannover ein Gewinn von 581 Mio. Pkm/Jahr. 7,3 Mio. Fahrten würden von der Bundesbahn auf die Magnetbahn verlagert. Dies würde einem Anteil von 5 % des Fernverkehrsaufkommens der Deutschen Bundesbahn entsprechen. Insoweit wäre der Magnetbahnverkehr hier überwiegend verlagelter Bundesbahnverkehr. Wie bereits ausgeführt, können Änderungen in den Trassen und Bahnhofsanlagen jedoch erhebliche Auswirkungen auf Höhe und Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens haben.

Zu b)

Ein Betriebsprogramm für die Magnetbahn und parallele Bundesbahnstrecken steht noch nicht fest. Dies erfordert weitere Untersuchungen.

Zu c)

Soweit durch Verlagerung des Personenverkehrs auf die Magnetbahn Fahrplantrassen frei würden, bestünde grundsätzlich die Möglichkeit, die Güterverkehrsbedienung des Hamburger Raumes zu verbessern.

Zu d)

Siehe Antwort zu b)

Zu e)

Es besteht derzeit kein Anlaß, die Planungen für das in Bau befindliche ICE-Betriebswerk Hamburg-Eidelstedt zu verändern. Bis Juni 1988 wurden ca. 25 Mio. DM investiert.

2. Welcher Effekt für die Verlagerung des innerdeutschen Flugverkehrs auf bodengebundene Verkehrssysteme – entsprechend der Argumentation der Befürworter der Magnetbahn – ergibt sich nach Ansicht des BMV aus einer Referenzstrecke Hannover–Hamburg angesichts der Tatsache, daß derzeit zwischen Hamburg und Hannover gar keine Linienflüge angeboten werden?

Durch ein schnelles kombiniertes Bahn/Magnetbahnsystem sind Verlagerungen vom Luftverkehr denkbar. Für die Relation Essen–Bonn wurden Effekte ermittelt, die sich durch einen Kapazitätsausgleich der beiden Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn ergeben und zu einer Entzerrung des Luftverkehrs führen.

3. Wie wirkt sich eine Magnetbahn-Referenzstrecke auf das Stadtgebiet Hamburg aus, wie stellt sich die Bundesregierung die Anbindung des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel in bezug auf die Interessen der betroffenen Wohnbevölkerung vor?
  - a) Wie und wo stellt sich die Bundesregierung die Überquerung der Elbe für die Magnetbahn-Referenzstrecke vor, und welche Folgen ergeben sich aus dieser Querung?
  - b) Wem werden die Kosten einer Elbquerung der Magnetbahn angelastet werden?
  - c) Wird eine solche Elbquerung der Magnetbahn vorbehalten werden oder werden dabei auch öffentliche Verkehrsträger – angesichts der Auslastung aller übrigen Elbquerungen für den öffentlichen Verkehr – berücksichtigt?

Die MVP hat in ihrer Untersuchung eine Anbindung des Flughafens Hamburg–Fuhlsbüttel nicht unterstellt. Aussagen über die Auswirkungen einer solchen Verbindung sind daher derzeit nicht möglich.

Zu a)

Die Elbüberquerung der Magnetbahn ist in der MVP-Studie auf Vorschlag der Freien und Hansestadt Hamburg mittels einer Brücke parallel zu der Straßenbrücke in Hamburg–Veddel angenommen worden. Dies gilt bei einem Magnetbahn-Haltepunkt in Hamburg Hbf. Alternativ wurde für den Fall eines Haltepunktes in Hamburg–Altona eine Elbuntertunnelung angenommen.

Zu b)

Die Kosten für die Elbüberquerung sind von der MVP für das Magnetbahnprojekt kalkuliert und diesem auch angelastet worden.

Zu c)

Die Vorschläge der MVP beziehen sich ausschließlich auf eine Elbüberquerung der Magnetbahn. Die Prüfung auch anderweitiger Nutzungen muß einer weiteren Planungsstufe vorbehalten bleiben.

4. Wie und zu welchem Zeitpunkt wird das Bauvorhaben der Magnetbahn-Referenzstrecke einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß EG-Richtlinie (85/337/EWG) unterworfen werden?

Die MVP hat erste Untersuchungen zu Umweltauswirkungen durchgeführt. Vertiefte Untersuchungen, insbesondere eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach der EG-Richtlinie 85/337/EWG, wären in späteren Planungsstufen durchzuführen.

5. In welcher Hinsicht genügt die Magnetbahn-Referenzstrecke Hamburg – Hannover nicht den Grundsätzen der Bundesverkehrswegeplanung?

Insbesondere wie vertritt die Bundesregierung, daß die Strecke Hamburg – Hannover wie weitere untersuchte Strecken nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums vom 20. Mai 1988 nicht dem darin geforderten gemeinwirtschaftlichen Nutzen, auf den sie hin untersucht wurde [vgl. schriftliche Frage Drucksache 11/2407 Nr. 72 des Abgeordneten Weiss (München)], entspricht?

In der Antwort der Bundesregierung auf die schriftliche Frage 72 des Abgeordneten Weiss (München) vom 30. Mai 1988 ist die in der Frage unterstellte Aussage nicht getroffen worden. Die Bundesregierung hat vielmehr folgendes angeführt: „Im Rahmen der vorgenannten Studie werden die zur Zeit fünf Strecken in betriebs- und volkswirtschaftlicher Hinsicht entsprechend den Grundsätzen der Verkehrswegeplanung untersucht. Ergebnisse liegen derzeit nicht vor.“ Diese Aussage entspricht dem damaligen Sachstand.