

Antrag

der Abgeordneten Weiss (München), Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN

Transrapid-Referenzstrecke Hannover – Hamburg

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag nimmt zur Kenntnis, daß die Deutsche Bundesbahn mit Schreiben Nr. Pl.2003 Xyi 5.10 vom 6. Juli 1988 an den Bundesminister für Verkehr zu einer Transrapid-Referenzstrecke Hannover–Hamburg, wie sie von einer Koalitionsarbeitsgruppe am 21. Juni 1988 beschlossen worden ist, wie folgt Stellung genommen hat:

„Für zwei parallele hochwertige Verkehrssysteme ist der Verkehrsmarkt zwischen Hamburg und Hannover eindeutig zu klein, mit der Folge, daß keines der beiden Systeme wirtschaftlich zu betreiben ist.

Bei den Untersuchungen zur Referenzstreckenauswahl wurde von einem MSB-Betreiber (MSB = Magnetschnellbahn) Deutsche Bundesbahn ausgegangen und somit eine Konkurrenzierung MSB/ICE ausgeschlossen, d. h. der ICE wird in der Relation Hamburg–Hannover im Falle einer Magnetschnellbahn nicht mehr verkehren. In Hannover Hbf. wird somit ein Umsteigevorgang erforderlich. Dies wurde auch bei den Nachfrageprognosen unterstellt.

Aus diesem Sachverhalt ergeben sich erhebliche Auswirkungen auf die aktuellen Planungen und Investitionen der DB, da das im Bau befindliche ICE-Bw Hamburg–Eidelstedt somit weit außerhalb des verbleibenden ICE-Netzes liegt.

Da in Hamburg bereits im April 1988 mit den Bauarbeiten begonnen wurde (bis Juni 1988 wurden bereits ca. 25 Mio. DM investiert) und um den Einführungstermin des ICE-Verkehrs 1991 nicht zu gefährden, scheidet die Möglichkeit der Suche nach einem alternativen Standort aus. Es muß daher zunächst unterstellt werden, daß das Bw zwar gebaut wird, aber mit Fertigstellung der Magnetbahn (etwa 1998) in Hamburg nicht mehr wirtschaftlich genutzt werden kann und daher an anderer Stelle – innerhalb des verbleibenden ICE-Netzes – neu zu errichten ist.

Theoretisch sind zwar Varianten denkbar, bei denen das ICE-Bw Hamburg in irgendeiner Form – mehr oder weniger inten-

siv – genutzt werden kann. Derzeit liegen jedoch keinerlei Planungen/Vorstellungen (geschweige Realisierungskonzepte) vor, auf deren Basis hierzu Aussagen möglich sind.

Die Investitionskosten für das ICE-Bw Hamburg–Eidelstedt werden mit 275 Mio. DM beziffert. Der Wert 210 Mio. DM entstammt der Bewertungsrechnung und stellt die Größe der MSB-bedingten vorzeitigen Abschreibung (nach einer Nutzungsdauer von etwa 8 Jahren) dar.“

2. Der Deutsche Bundestag nimmt zur Kenntnis, daß die von der Transrapid-Betreibergesellschaft MVP GmbH erstellte Einsatzfelderstudie für eine Transrapid-Referenzstrecke Hamburg–Hannover von folgenden Verkehrsverlagerungen ausgeht (modale Aufkommensveränderungen in 1 000 Personenfahrten/Jahr):

Reisezweck	Pkw	Bahn	Transrapid
Urlaubsreisen	– 205	– 2 162	+ 2 367
Geschäftsreisen	– 623	– 1 971	+ 2 594
Privatreisen	– 386	– 3 168	+ 3 554
Summe	– 1 214	– 7 301	+ 8 515

und daß deshalb der Transrapid überwiegend Reisende von der Schiene abzieht und nur in geringem Umfang Verkehr von der Straße weg verlagert.

3. Der Deutsche Bundestag nimmt zur Kenntnis, daß das Bundesministerium für Forschung und Technologie und das Bundesministerium für Verkehr in ihrer gemeinsamen Erklärung vom 4. Oktober 1988, Seite 2, zur weiteren Vorgehensweise bzgl. der beiden von einer Koalitionsarbeitsgruppe ersatzweise alternativ beschlossenen Referenzstrecken Hamburg–Hannover und Essen–Bonn bekundet haben:

„Alle Gesprächspartner waren sich darin einig, daß eine Konkurrenz zur Bundesbahn auf privatwirtschaftlicher Basis in beiden Projekten undenkbar sei.“

4. Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf, das Projekt einer Transrapid-Strecke Hannover–Hamburg nicht weiter zu verfolgen.

Bonn, den 8. Dezember 1988

Weiss (München)

Frau Rock

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