

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht über das Finanzierungskonzept der Magnetschwebbahnverbindung Berlin–Hamburg (TRANSRAPID)

A. Zielsetzung

Anwendung der in Deutschland entwickelten, weltweit führenden neuen TRANSRAPID-Technologie als Beitrag zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Deutschland und mit der Chance der Erschließung von Exportmärkten, sowie

Verbindung der beiden größten deutschen Städte durch eine leistungsfähige und umweltfreundliche Magnetschwebbahn zur Bewältigung des Verkehrswachstums in dieser Relation und zur Erhöhung der Marktanteile für den spurgeführten Personenverkehr.

B. Lösung

Bau der Magnetschwebbahn durch gemeinsame Finanzierung von privater Wirtschaft und öffentlicher Hand.

Erstmalige Beteiligung der Wirtschaft am Risiko eines Verkehrsprojekts. Übernahme des Betreiberrisikos durch die Privatwirtschaft.

C. Alternativen

Bau und Betrieb einer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeits-Strecke.

D. Kosten

Errichtung des Fahrwegs mit Bundesmitteln, kalkulierte Kosten 5,6 Mrd. DM (Preisstand 1993).

Die Kosten für die zum Betrieb erforderlichen Wirtschaftsgüter in Höhe von 3,3 Mrd. DM (Preisstand 1993) werden von der privaten Wirtschaft getragen.

Kein Einfluß auf Einzelpreise und Preisniveau, da aufgrund der erforderlichen langen Bauzeit der Trasse auch regional keine nennenswerten Kapazitätsengpässe bei den betroffenen Wirtschaftsbranchen zu erwarten sind.

Der verstärkte Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern auf dieser Verbindung hat eher dämpfenden Einfluß auf die Beförderungspreise.

Bericht über das Finanzierungskonzept der Magnetschwebebahnverbindung Berlin–Hamburg (TRANSRAPID)

0. Einleitung

Das Bundeskabinett hat in seiner Sitzung am 8. Dezember 1993 den von der Magnetschnellbahn Berlin–Hamburg GmbH (MSB) präsentierten Vorschlag von Industrie und Banken zur Finanzierung der TRANSRAPID-Anwendungsstrecke Berlin–Hamburg als bedeutsamen Fortschritt gewertet. Erstmals soll privates Kapital für die Wirtschaftsführung des laufenden Betriebs und für die Finanzierung einer öffentlichen Infrastruktur eingesetzt werden.

Das Kabinett hat die betroffenen Ressorts beauftragt, eine Reihe definierter, noch offener Punkte vor einer endgültigen Entscheidung über den Bau der Strecke abschließend zu klären:

- Planungs- und genehmigungsrechtliche Voraussetzungen,
- Rentabilität, Kosten und Betriebskonzept,
- Einzelheiten der gesellschaftsrechtlichen Strukturen,
- Wettbewerbs- und vergaberechtliche Fragen,
- Auswirkungen auf den Bundeshaushalt.

Die Ergebnisse der Prüfung durch eine interministerielle Arbeitsgruppe werden im folgenden dargestellt.

1. Planungs- und genehmigungsrechtliche Voraussetzungen

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 74 Nr. 23 des Grundgesetzes, wonach die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für Schienenbahnen, die nicht Eisenbahnen sind, dem Bund zusteht. Bei Magnetschwebebahnen handelt es sich um derartige Bahnen.

Um Planungssicherheit für den TRANSRAPID zu gewinnen, hat der Bundesminister für Verkehr im Vorgriff auf ein Allgemeines Magnetschwebebahn-Gesetz den Entwurf eines Magnetschwebebahn-Planungsgesetzes erarbeitet. Damit soll das Planungsrecht umfassend geregelt werden. Voraussetzung für den Bau und Betrieb ist die Erstellung einer Magnetschwebebahn-Bau- und Betriebsordnung (MBO). Eine Ermächtigung zum Erlaß einer entsprechenden Verordnung ist im Entwurf für das Magnetschwebebahn-Planungsgesetz enthalten.

Für die in der Magnetschwebebahn-Bau- und Betriebsordnung festzulegenden Sachverhalte kann die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung als Rahmen herangezogen werden. Es ist damit zu rechnen, daß die Ausarbeitung eines vollständigen Entwurfes der

MBO einen über die Legislaturperiode hinausgehenden Zeitrahmen erfordert.

In der nächsten Legislaturperiode sind der Ordnungsrahmen für Magnetschwebebahnen (entsprechend dem Allgemeinen Eisenbahngesetz) und gegebenenfalls notwendige Sonderregelungen für Magnetschwebebahnen in anderen Gesetzen und Verordnungen zu erstellen.

2. Rentabilität, Kosten und Betriebskonzept

2.1 Verkehrsaufkommen

Die Berechnungen der MSB gehen von einem Verkehrsaufkommen von 14,5 Mio. Personen/Jahr (P/a) und einer Verkehrsleistung von 4,1 Mrd. Personenkilometer/Jahr (Pkm/a) aus.

Dieser Wert wurde vom Institut für Wirtschaftsforschung und Wirtschaftspolitik der Universität Karlsruhe (IWW) im Auftrage des BMV ermittelt. Er liegt in der gleichen Größenordnung wie ein bereits zuvor durch Intraplan Consult (itp) errechneter Wert (15,3 Mio. P/a). Den Berechnungen von IWW und itp liegen die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung verwendeten Prognoseverfahren zugrunde. Die Prognosen sind daher Erwartungsgrößen wie bei anderen vergleichbaren Verkehrsprojekten. Circa zwei Drittel des Verkehrsaufkommens (9,5 Mio. P/a) sowie etwa die Hälfte der Verkehrsleistung (2,2 Mrd. Pkm) resultieren diesen Untersuchungen zufolge aus Verlagerungen vom konventionellen Bahnnetz, der Rest ist verlagertes Individual- und Luftverkehr sowie induzierter Verkehr.

Dabei wird vorausgesetzt:

- eine Realisierung der zugrunde gelegten optimalen Verknüpfungen mit dem übrigen Verkehrsnetz. Die Schaffung dieser Verknüpfungen sowohl im öffentlichen Verkehrssystem (S-Bahn/U-Bahn/Bus) als auch mit dem Individualverkehr (Parkplätze, Parkhäuser etc.), denen ein erheblicher Stellenwert zukommt, liegt nur teilweise im Einflußbereich des Bundes;
- ein abgestimmtes Verhalten der DB AG auf den konkurrierenden Schienenwegen;
- ein abgestimmtes Angebot der Magnetschwebebahn mit dem sonstigen öffentlichen Verkehr. Das Angebots- und Preisverhalten konkurrierender Verkehrsträger, insbesondere in- und ausländischer Eisenbahnunternehmen, ist von großer Bedeutung für das Verkehrsaufkommen der Magnetschwebebahn.

Werden diese Voraussetzungen nicht erfüllt, kann das Verkehrsaufkommen nach Abschätzung des Gutachters IWW bis auf 11 Mio. P/a absinken.

2.2 Investitionskosten

Die MSB hat Investitionskosten in Höhe von 8,9 Mrd. DM geschätzt (Preisstand 1993). Hiervon soll die Fahrweggesellschaft ca. 5,6 Mrd. DM und die Betriebsgesellschaft ca. 3,3 Mrd. DM tragen. Diese Werte basieren auf einer Berechnungsmethodik, die der bei Schienenprojekten vergleichbar ist. Sie wird vom BMV, BMFT und von der DB AG für plausibel gehalten.

In Berlin und in Hamburg sind zur Zeit Eisenbahnprojekte geplant, die Einfluß auf die Trassenführung und damit auch auf die Investitionskosten des Magnetschwebbahn-Projektes haben werden. Die Planungen für die betreffenden Eisenbahnprojekte sind mit den Planungen für das Magnetschwebbahn-Projekt abzustimmen.

Für die in der Kalkulation unterstellten Ansätze bestehen Kostenrisiken, insbesondere im Zusammenhang mit

- möglichen Auflagen im Rahmen der planungsrechtlichen Verfahren und eventuellen Zeitverzögerungen,
- eventuellen Konstruktionsänderungen, die aus den derzeitigen und weiteren Erprobungen resultieren könnten,
- ergänzenden Auflagen im Zusammenhang mit dem Betriebs- und Sicherheitskonzept,
- der Einführung des Fahrweges in die Städte, einschließlich des notwendigen Grunderwerbs,
- zusätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfungen mit dem übrigen Verkehrsnetz, die über die jetzige Planung hinausgehen,
- höheren Preissteigerungsraten.

Dem sind Rationalisierungsreserven und Kosteneinsparungspotentiale gegenüberzustellen, die sich aufgrund weiterer technischer Entwicklungen und aus den Optimierungen der Fertigungsprozesse ergeben.

Insgesamt ist das technisch bedingte Kostenrisiko bei den Investitionen aufgrund des etwa 90prozentigen Anteils von Leistungspaketen in konventioneller Technik begrenzt. Nach Auffassung des BMFT sind keine Systemrisiken zu erwarten. Eine Risikovorsorge in Höhe von 450 Mio. DM ist bereits in der Investitionskostenkalkulation berücksichtigt.

Die oben genannten Risiken müssen durch entsprechende Vertragsgestaltung mit der Industrie für den Bund minimiert werden (z. B. Festpreisvereinbarungen). Die Industrie ist erst nach Abschluß der Planfeststellung bereit, Festpreisverträge abzuschließen.

2.3 Betriebsführungskosten

Die von der MSB errechneten Betriebsführungskosten betragen 243 Mio. DM/a (Preisstand 1993). Kostenrisiken liegen im Bereich

- der Energiekosten, weil die Energieversorgungsunternehmen derzeit zu keinen konkreten Aussagen über die Preisgestaltung bereit sind,
- der Instandhaltung, weil die bisherigen Konzepte nur auf theoretischen Ansätzen beruhen,
- zusätzlicher Anforderungen aus der MBO.

Der Ansatz der MSB erscheint plausibel, zumal auch die heutigen Werte für den ICE nach Angaben der DB AG in vergleichbarer Größenordnung liegen.

2.4 Erlöse

Die MSB geht von einem Verkehrsaufkommen von 14,5 Mio. P/a, einer Verkehrsleistung von 4,1 Mrd. Pkm/a und einem Erlössatz von 0,28 DM/Pkm (ohne Mehrwertsteuer) aus. Damit betragen die jährlichen Erlöse ca. 1,15 Mrd. DM (Preisstand 1993). Mit Inbetriebnahme des TRANSRAPID rechnet die DB AG mit Umsatzausfällen im normalen Schienenverkehr. Ihre überschlägigen Berechnungen zeigen eine Ergebnisbelastung von 150 bis 200 Mio. DM pro Jahr.

2.5 Rentabilität und Sensitivitäten

Im angenommenen Fall (Verkehrsaufkommen 14,5 Mio. P/a, Verkehrsleistung 4,1 Mrd. Pkm/a, Erlössatz 0,28 DM/Pkm ohne MwSt) ist die Betriebsgesellschaft bei Eintreten der Annahmen in der Lage, der Fahrweggesellschaft neben der Benutzungsgebühr in Höhe der jährlichen Abschreibungen (138 Mio. DM/a) ein weiteres erfolgsabhängiges Nutzungsentgelt in Höhe von 173 Mio. DM/a zu zahlen.

Sensitivitätsanalysen zeigen, daß

- mindestens ein Verkehrsaufkommen von 12,2 Mio. P/a erforderlich ist, um sowohl die jährlichen Abschreibungen (138 Mio. DM/a) als auch das zusätzliche Nutzungsentgelt (173 Mio. DM/a) zu leisten,
- mindestens ein Verkehrsaufkommen von 9,7 Mio. P/a erforderlich ist, um wenigstens die Abschreibungen in Höhe von 138 Mio./a zu leisten,
- bei einer Steigerung der Investitionskosten um 20 v. H. mindestens 14,1 Mio. P/a erforderlich sind, um die entsprechend höheren jährlichen Abschreibungen in Höhe von 166 Mio. DM und das zusätzliche Nutzungsentgelt zu leisten, bzw. 11,9 Mio. P/a, um nur die jährlichen Abschreibungen zu erbringen.

Da die Rentabilitätsrechnungen vom Verhalten der konkurrierenden Verkehrsträger Eisenbahn und Luftverkehr abhängen, ist eine endgültige Beurteilung

der Wirtschaftlichkeit der Magnetbahn zur Zeit nicht möglich.

3. Einzelheiten der gesellschaftsrechtlichen Strukturen

Das vorgelegte Konzept sieht folgende Struktur vor:

3.1 Fahrweggesellschaft

Alleiniger Gesellschafter der Fahrweggesellschaft ist der Bund. Die Aufgabe der Fahrweggesellschaft beschränkt sich im wesentlichen auf den Bau des Fahrweges entsprechend dem Finanzierungskonzept der MSB. Die erforderlichen Mittel in Höhe von 5,6 Mrd. DM soll der Bund tragen.

3.2 Betriebsgesellschaft

Die Betriebsgesellschaft wird von der Privatwirtschaft gegründet.

Nach dem Konzept der MSB sollen sich an der Betriebsgesellschaft beteiligen:

- die DB AG und die Lufthansa mit insgesamt 300 Mio. DM,
- Banken und Versicherungen über eine Holding-Gesellschaft mit 200 Mio. DM,
- Industrie- und Energieversorgungsunternehmen über eine Holding-Gesellschaft mit 500 Mio. DM,
- freie Aktionäre mit 500 Mio. DM, Anreiz durch Steuerpräferenz oder Wandelgenußscheine.

Es ist vorgesehen, daß die Betriebsgesellschaft die für den Betrieb erforderlichen Investitionen in Höhe von 3,3 Mrd. DM entsprechend dem Finanzierungskonzept der MSB tätigt. Die Betriebsgesellschaft will eine Managementgesellschaft aus DB AG und Lufthansa mit der reinen Betriebsführung beauftragen. Die LH hat inzwischen erklärt, daß sie sich nicht an der Betriebsgesellschaft, wohl aber an der Managementgesellschaft beteiligen und demzufolge keinen Beitrag zu den 300 Mio. DM Gesellschaftskapital leisten wird. Höhe und Voraussetzungen der Beteiligung der DB AG bedürfen noch der abschließenden Klärung.

4. Planungsgesellschaft

Um eine rasche Aufnahme der Planungen zu gewährleisten, ist der Bund bereit, eine Planungsgesellschaft zu gründen, unter der Bedingung, daß sich die Privatwirtschaft daran zur Hälfte beteiligt. Die Planungskosten in Höhe von insgesamt 490 Mio. DM (in der Gesamtsumme von 8,9 Mrd. DM enthalten) sollen ebenfalls je zur Hälfte die öffentliche Hand und die Privatwirtschaft tragen. Die Privatwirtschaft hat sich hierzu bereit erklärt.

5. Wettbewerbs- und vergaberechtliche Fragen

5.1 Wettbewerb

Nach derzeitigem Stand ist die Betreibergesellschaft als Gemeinschaftsunternehmen aus DB AG, privaten Investoren, institutionellen Anlegern und solchen Unternehmen konzipiert, die im Rahmen eines Lieferkonsortiums den Bau des TRANSRAPID übernehmen. Das operative Geschäft soll hierbei einer Managementgesellschaft übertragen werden. Für Industrie und Banken ist die Beteiligung der DB AG an der Betriebsgesellschaft und der Managementgesellschaft unverzichtbar und nach Möglichkeit auch die Einbindung der Lufthansa anzustreben, um das hier vorhandene Know-how sinnvoll einzubinden und die Erbringung der notwendigen Zubringerdienste zu erleichtern.

Die derzeitige Konzeption der Betriebsgesellschaft als kooperatives Gemeinschaftsunternehmen (Kartelllösung) kann allerdings mit dem Kartellverbot des EG-Vertrages kollidieren, das Vorrang vor dem ebenfalls tangierten deutschen Kartellverbot hat, denn

- auf der betrachteten Strecke ist bei einer gleichzeitigen Reduzierung des Angebots von DB AG und Lufthansa eine spürbare Wettbewerbsbeschränkung zu vermuten,
- eine nennenswerte Handelsbeeinträchtigung in der EU ist nach der Internationalisierung des Zugangs zum deutschen Schienennetz nicht auszuschließen.

Das EG-Kartellverbot kommt dann nicht zum Tragen, wenn beispielsweise nur die DB AG bestimmenden Einfluß in der Betriebsgesellschaft ausübt und sich die Mitwirkung der Lufthansa auf die Übernahme bestimmter Dienstleistungsfunktionen beschränkt. Eine solche Konzeption würde sich als konzentratives Gemeinschaftsunternehmen (Fusionslösung) darstellen.

Diese Lösung würde der deutschen Fusionskontrolle und nicht der EG-Fusionskontrolle unterliegen und kaum Probleme aufwerfen, vorausgesetzt

- alle beteiligten Unternehmen erzielen mehr als zwei Drittel ihres Umsatzes in Deutschland und erreichen damit die Aufgreifschwelle der EG-Fusionskontrolle nicht,
- die TRANSRAPID-Relation Hamburg-Berlin spielt im Gesamtmarkt der inländischen Schnellbahnverbindungen nur eine begrenzte Rolle, so daß die Marktposition der DB AG insgesamt nicht relevant verstärkt wird. Auf die Marktposition der Lufthansa kommt es nicht mehr an, da diese als Dienstleister nur vertraglich in das Konzept eingebunden wäre.

Zur Minimierung des Risikos aus dem EG-Kartellrecht sollte die Konzeption daher möglichst im Sinne einer Fusionslösung unter industrieller Führung der Betriebsgesellschaft durch die DB AG weiterentwickelt werden.

5.2 Ausschreibung und Generalunternehmer

Als Auftraggeber für das komplette Magnetbahnsystem ist eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus Fahrweggesellschaft und Betriebsgesellschaft, vorgesehen. Hiermit wird eine gemeinsame Vertragskonzeption sowie die Ausschaltung von Schnittstellenproblemen zwischen Fahrweg und Betrieb angestrebt.

Als Auftragnehmer ist ein Generalunternehmer-Lieferkonsortium vorgesehen. Da sowohl die Fahrwegs als auch die Betriebsgesellschaft Sektorenauftraggeber im Sinne der EG-Sektorenrichtlinie sind, muß auch die Arbeitsgemeinschaft die Gesamtleistung für den Generalunternehmer europaweit ausschreiben. Es kann allerdings nicht ausgeschlossen werden, daß die strikteren Regeln der EG-Bau- und EG-Lieferkoordinierungsrichtlinie mit Vorrang der öffentlichen Ausschreibung und mit Nachverhandlungsverbot angewandt werden müssen.

Das Generalunternehmer-Lieferkonsortium ist zudem vertraglich zu verpflichten, Teilleistungen für Unter-

aufträge im wettbewerblichen Verfahren zu vergeben. Bei speziellen technischen Anforderungen reduziert sich die Zahl der möglichen Auftragnehmer allerdings auf die Anbieter, die über das spezifische technische Know-how verfügen.

6. Auswirkungen auf den Bundeshaushalt einschließlich der vorgeschlagenen steuerlichen Förderung

6.1 Ausgaben

Ansätze für die Magnetschwebebahn sind weder im geltenden Finanzplan des Bundes noch im Bundesverkehrswegeplan 1992 enthalten. Nach den vorliegenden Kostenschätzungen der Industrie ergibt sich ein Ausgabenbedarf des Bundes für Planung und Bau der Magnetbahnstrecke Berlin-Hamburg wie folgt (Preisstand 1993):

— Mio. DM —

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Summe
Planung	5	7	25	25	37	37	37	37	25	10	245
Bau	0	0	268	537	806	1 075	1 075	807	537	269	5 374
Gesamt	5	7	293	562	843	1 112	1 112	844	562	281	5 619

Die Ansätze bedürfen im Zuge des Planungsprozesses der Prüfung und weiteren Konkretisierung.

Anhörungs-, Planfeststellungs- und Bauaufsichtsbehörde ist entsprechend dem Magnetschwebebahn-Planungsgesetz das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Dies muß für diese Aufgaben voraussichtlich personell verstärkt werden. Das EBA erhebt für seine Tätigkeit entsprechende Gebühren. Diese Gebühren sind in den berechneten Planungskosten enthalten.

Die Übersicht enthält keine Finanzierungskosten des Bundes, die entstünden, wenn — wie im Finanzierungskonzept der Industrie vorgesehen — Investitionsausgaben des Bundes von Dritten vorfinanziert würden.

Der Bundesanteil an den Kosten der Planungsgesellschaft ist zu gleichen Teilen im Forschungs- und Verkehrshaushalt einzusparen. Die Investitionskosten für den Fahrweg des TRANSRAPID sowie zusätzliche Kosten der Kapitalbeschaffung für die Betriebsgesellschaft sind durch Umschichtungen im Gesamthaushalt bereitzustellen, wobei sich der Verkehrshaushalt maßgeblich zu beteiligen hat.

6.2 Haushaltsrisiken

Nach dem Konzept der Wirtschaft soll der Bund die Kostenrisiken aus möglichen Auflagen und Zeitverzögerungen im Rahmen der planungsrechtlichen Ver-

fahren und aus der MBO, sowie der Einführung des Fahrweges in die Städte einschließlich des dafür erforderlichen Grunderwerbes und aus höherer Gewalt tragen.

Die Kostenrisiken für den Bundeshaushalt sind z. Z. zahlenmäßig nicht abschätzbar.

6.3 Einnahmen

Nach dem vorliegenden Modell soll die Betriebsgesellschaft für die Inanspruchnahme des Fahrweges unabhängig vom Betriebserfolg ein Nutzungsentgelt entrichten, das mindestens der Höhe der jährlichen Abschreibungen (138 Mio. DM/a) entsprechen soll. Darüber hinaus erhält der Bund von der Betriebsgesellschaft jährlich ein erfolgsabhängiges Entgelt.

6.4 Steuerliche Förderung

Für den Erwerb des im Konzept vorgesehenen Aktienpaketes in Höhe von 500 Mio. DM ist im Finanzierungskonzept der Industrie und der Banken eine steuerliche Förderung der privaten Anleger vorgesehen. Damit soll ein finanzieller Anreiz geschaffen werden, weil in den ersten acht Jahren keine Dividende gezahlt wird. Angesichts des von der Bundesregierung angestrebten Ziels des Abbaus von Sub-

ventionstatbeständen und der Steuervereinfachung kann eine steuerliche Förderung nicht in Frage kommen.

6.5 Alternativen zur steuerlichen Förderung

Als Anreiz für die privaten Anleger, die 500 Mio. DM Eigenkapital der Betriebsgesellschaft zeichnen sollen, schlägt die Magnetschnellbahn GmbH alternativ die Ausgabe von sogenannten Wandelgenußscheinen für den Käufer von Vorzugsaktien vor. Diese Genußscheine sollen mit einem später auszuzahlenden festen Zins versehen sein. Sie sind insoweit kein Risikokapital. Der Anleger soll nach Betriebsaufnahme das Recht haben, diese Genußscheine entweder in weitere Vorzugsaktien umzutauschen oder sich mit den aufgelaufenen Zinsen auszahlen zu lassen. Die im Falle der Auszahlung für die Betriebsgesellschaft entstehenden Mehraufwendungen einschließlich der aufgelaufenen Zinsen sollen durch eine zwei Jahre später erfolgende Aufnahme der Nutzungsentgeltzahlungen an den Bund kompensiert werden.

7. Zukunftsperspektiven

Der Einsatz des TRANSPRAPHID bedeutet die Sicherung von Zukunftstechnologien im öffentlichen Verkehrssystem. Weltweit ist die deutsche Magnetschwebetechnik mit dem TRANSPRAPHID derzeit führend. Fachleute schätzen den Entwicklungsvorsprung auf 4 bis 5 Jahre gegenüber der japanischen Konkurrenz. Es kommt nun darauf an, den erreichten Technologievorsprung in Markterfolge umzusetzen.

Die Industrie sieht in Gebieten wie USA, Mittel- und Osteuropa, Ostasien und Australien einen besonderen Bedarf für Hochgeschwindigkeitssysteme einschließlich Magnetbahnsystemen. Vermutete Absatzmöglichkeiten konnten aber bisher nicht realisiert werden; dafür wird das Fehlen einer deutschen Referenzstrecke als wichtiger Grund angeführt. Nach Auffassung der Industrie würden die Absatzchancen für TRANSPRAPHID und für deutsche Hochgeschwindigkeitssysteme insgesamt (einschließlich Rad/Schiene-Technik) durch eine positive Bauentscheidung der Bundesregierung für eine inländische TRANSPRAPHID-Strecke verbessert. Quantifizierte Exportschätzungen und ein ausgearbeitetes Vermarktungskonzept unter Berücksichtigung bereits bestehender und möglicher künftiger konkurrierender Hochgeschwindigkeitssysteme kann die Industrie derzeit noch nicht vorlegen.

Ziel der Verkehrspolitik ist eine möglichst umweltgerechte Sicherung der Mobilität. Dazu gehört die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger. Der TRANSPRAPHID kann dazu beitragen, indem er Verkehr von der Straße und aus der Luft auf den spurgeführten Verkehr verlagert.

Alternativ zum Magnetbahnprojekt sind aufbauend auf dem derzeit im Bau befindlichen, durchgehend zweigleisigen elektrifizierten Ausbau der vorhande-

nen Strecke für Geschwindigkeiten von 160 km/h und einer möglichen Fahrzeit von ca. zwei ein Viertel Stunden folgende Maßnahmen denkbar:

- Ausbau auf 220 km/h für Neigetechneik-Züge mit einem Investitionsvolumen von ca. 1,2 Mrd. DM und einer Fahrzeit von 90 Minuten.
- Neubau eines ca. 100 km langen Abschnittes Bolzenburg–Wittenberge mit einem Investitionsaufwand von ca. 2,6 Mrd. DM und einer Fahrzeit von ca. 82 Minuten bei 300 km/h.
- Neubau einer weitgehend kompletten Strecke Hamburg/Bergedorf–Berlin/Spandau mit einem Investitionsvolumen von ca. 5,4 Mrd. DM und einer Fahrzeit von ca. 61 Minuten bei 350 km/h.

In allen Varianten werden — im Gegensatz zum TRANSPRAPHID-Projekt — innerhalb der Zentren Berlin und Hamburg auf den vorhandenen Eisenbahnstrecken keine Kapazitäten frei. Im Gegenteil, das verstärkte Angebot zwischen Berlin und Hamburg führt zu einer Mehrbelastung der bereits stark beanspruchten Knotenpunkte.

Langfristig ist eine Verlängerung der TRANSPRAPHID-Strecke Berlin–Hamburg an beiden Endpunkten vorstellbar. Auch im grenzüberschreitenden Verkehr — besonders in Richtung Osteuropa — hat ein neues und zugleich technisch einheitliches System in der Zukunft gute Chancen, insbesondere vor dem Hintergrund wachsender Kapazitätsengpässe im Luftverkehr und zum Teil noch unterschiedlicher technischer Standards im Rad/Schiene-System.

Die Magnetschwebebahnstrecke Berlin–Hamburg ist aus verkehrspolitischer Sicht eine sinnvolle Ergänzung des gesamten Verkehrssystems und verschafft der DB AG Zugang zu einer innovativen Verkehrstechnologie.

8. Gesamtbewertung

Mit dem vorgelegten Finanzierungskonzept zeigt die Privatwirtschaft erstmals die Bereitschaft, sich am Risiko eines Verkehrsinfrastrukturprojektes zu beteiligen. Kernpunkt ist dabei die Übernahme des Betriebes ohne staatliche Garantien. Darüber hinaus werden die erforderlichen Investitionen mit Ausnahme des Fahrweges privat finanziert. Zusammen mit dem von den Banken bereitgestellten Fremdkapital geht die Wirtschaft mit 4,5 Mrd. DM ins Obligo.

Auch wenn der TRANSPRAPHID ein neues System darstellt, sind Planungstiefe, Erkenntnisstand und Risiken grundsätzlich vergleichbar mit anderen Verkehrsprojekten.

Die gemäß Kabinettsbeschuß vom 8. Dezember 1993 durchgeführte vertiefte Prüfung hat ergeben, daß nunmehr eine Entscheidung über den Bau der Strecke Berlin–Hamburg getroffen werden kann. Um den Risiken eines derartigen, völlig neuen Verkehrssystems Rechnung zu tragen, wird der BMV im Zuge des weiteren Planungsprozesses das Kabinetts unterrichten.

