

Antrag

der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Winfried Wolf und der Gruppe der PDS

Prüfung von Alternativen zur Magnetschwebebahn

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, im Rahmen eines ergebnisoffenen Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der Strecke Hamburg–Berlin Alternativen zum Einsatz einer Magnetschwebebahn zu prüfen.

Dabei sind nachweisbare, realistische Aussagen zu folgenden Problemfeldern vorzulegen:

1. Prognosen und Fahrgastentwicklung bis zum Jahr 2010,
2. Auswirkungen auf Reisezeit und Kosten bei einem möglichen Ausbau einer ICE-Verbindung über Uelzen–Stendal,
3. Auswirkungen auf Reisezeit und Kosten bei einem Einsatz von Neigetechnik,
4. Auswirkungen auf Reisezeit und Kosten bei einem möglichen Ausbau einer ICE-Verbindung über Wittenberge,
5. Konsequenzen für die Erweiterung der Kapazitäten im Regional- und Güterverkehr nach Modernisierung der Strecke Hamburg–Berlin auf der Basis herkömmlicher Rad-Schiene-Technik.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, insbesondere Stellung zu nehmen zu folgenden, in der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses zum Magnetschwebebahnplanungsgesetz vom 18. Mai 1994 vorgelegten Kritikpunkten verschiedener Gutachten:

- Die geplante Magnetbahnverbindung zwischen Hamburg und Berlin sei im Vergleich zu Alternativen für diese Relation die in ökonomischer sowie ökologischer Hinsicht schlechteste Lösung.
- Im Finanzierungskonzept für die Magnetbahnverbindung Berlin–Hamburg werden die Kosten für den Fahrweg mit 5,6 Mrd. DM beziffert. Im Vergleich dazu würde der Ausbau einer ICE-Trasse Hamburg–Berlin über Uelzen–Stendal nur rund 800 Mio. DM kosten.

Aufgrund der möglichen Nutzung bereits vorhandener Strecken (ICE-Strecke Hamburg–Hannover) und der bereits erfolgten Berücksichtigung der Strecke Uelzen–Stendal als Be-

standteil der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit wäre lediglich der Ausbau des Abschnitt Uelzen–Stendal (ca. ein Drittel der Gesamtstrecke) als Mehrinvestition zu tätigen.

- Der Ausbau einer zweiten Hochgeschwindigkeitsstrecke würde mit einer Neu- und Ausbaustrecke über Wittenberge 2,4 Mrd. DM, mit einer Ausbaustrecke für Neigezüge 1,1 Mrd. DM kosten. So wäre selbst der Ausbau beider Strecken zwischen Hamburg und Berlin für den Hochgeschwindigkeitsverkehr um ca. die Hälfte billiger als die Magnetbahntrasse. Gleichzeitig würden auf diese Weise zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen.
- Hinsichtlich der Fahrzeit ergeben die Vergleiche beim Transrapid auf der Strecke Hamburg Hbf–Berlin Westkreuz ohne Zwischenhalt bei Tempo 500 49 Minuten. Hinzugerechnet werden müssten jedoch weitere 22 Minuten Reisezeit, um von Berlin Westkreuz zum künftigen Berliner Zentral- und Umsteigebahnhof, dem Lehrter Bahnhof, zu gelangen. Bei den in der Diskussion stehenden Zwischenhaltepunkten Hamburg–Billwerder und Berlin–Spandau und einem weiteren Halt in Mecklenburg-Vorpommern würde sich die Reisezeit nochmal um ca. 11 Minuten verlängern. Ein ICE 3 würde bei Tempo 300 auf der Strecke Hamburg Hbf nach Berlin Lehrter Bahnhof über Uelzen–Stendal ohne Zwischenhalt nur 82 Minuten brauchen. Auf der Strecke über Wittenberge würde ein ICE 84 Minuten, ein Neigezug 97 Minuten benötigen.
- Im Hinblick auf den Energieverbrauch fiele die Bilanz eindeutig für den schienengebundenen Verkehr aus. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit über 300 km/h würde beim Transrapid zu einer immer geringeren Fahrzeitreduktion bei überproportional anwachsendem Energieverbrauch führen. Bei Tempo 500 würde pro Sitzplatz drei- bis viermal soviel Energie verbraucht wie bei einem zukünftigen ICE. Ein ICE 3 benötige bei Tempo 300, 32,2 Wh/Plkm, ein Tr 07 bei Tempo 500 zwischen 93,3 und 131,5 Wh/Plkm.

Bonn, den 10. Oktober 1995

Dr. Dagmar Enkelmann

Dr. Winfried Wolf

Dr. Gregor Gysi und Gruppe

Begründung

Der von der Bundesregierung befürwortete Bedarf für eine Magnetschwebebahn stützt sich auf einen Prognosewert von 14,5 Millionen Fahrgästen für das Jahr 2010. Dieser Wert kann jedoch nur erzielt werden, wenn alle Idealannahmen zusammentreffen. Dabei bilden die folgenden Grundlagen die drei wichtigsten für die Berechnung:

- die vorgesehenen Haltepunkte, insbesondere mit Blick auf die Fahrzeit,

- die Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern an den Zielbahnhöfen,
- der zugrunde gelegte Preis.

Alle genannten Punkte weichen jedoch, legt man die Angaben der Magnetschwebbahnplanungsgesellschaft mbH zugrunde, von den Rahmendaten der Prognose ab und müßten demnach zu anderen prognostizierten Fahrgastzahlen führen oder sind noch völlig offen. So sollen inzwischen die vorgesehenen Haltepunkte um Hamburg–Billwerder, Schwerin (Bedarfshaltepunkt) und Berlin–Spandau ergänzt werden. Die Folge wäre eine Erhöhung der Fahrzeit und somit ein Attraktivitätsverlust. Der Transrapid würde auf der Strecke Hamburg Hbf–Berlin Westkreuz ohne Zwischenhalt bei Tempo 500 49 Minuten benötigen. Hinzugerechnet werden müßten jedoch weitere 22 Minuten Reisezeit, um von Berlin Westkreuz zum künftigen Berliner Zentral- und Umsteigebahnhof, dem Lehrter Bahnhof, zu gelangen. Bei den in der Diskussion stehenden Zwischenhaltepunkten Hamburg–Billwerder und Berlin–Spandau und einem weiteren Halt in Mecklenburg–Vorpommern würde sich die Reisezeit noch einmal um ca. 11 Minuten verlängern. Darüber hinaus ist der Transrapid für den Güterverkehr ungeeignet.

Von Planungen für eine optimale Anbindung an andere Verkehrsträger kann bisher keine Rede sein, die Frage der Anbindung ist völlig offen. Es kann z. B. weder in Hamburg noch in Berlin davon ausgegangen werden, daß, wie angenommen, 50 Prozent der Fahrgäste unproblematisch (Parkplätze, Staus etc.) mit dem Auto anreisen können. Auch der zugrunde gelegte Preis von 0,27 DM/Pkm muß als zu optimistische Annahme gesehen werden. Gegenwärtig verkehren jährlich insgesamt per Auto, Bahn und Flugzeug nur 2,9 Millionen Menschen zwischen Hamburg und Berlin.

